

**MOTIF JEPANG DALAM PEMBERIAN *OFFICIAL DEVELOPMENT ASSISTANCE*
(ODA) UNTUK MENDUKUNG PEMBANGUNAN *MASS RAPID TRANSIT* (MRT)
JAKARTA TAHUN 2006-2017**

SKRIPSI

Untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan Memperoleh Gelar Sarjana Ilmu Politik pada
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik dengan
Minat Utama *Global Political Economy*

Disusun Oleh:

Monica Frisilia Ranti

145120401111092



**PROGRAM STUDI ILMU HUBUNGAN INTERNASIONAL
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS BRAWIJAYA
MALANG
2018**

LEMBAR PERSETUJUAN

MOTIF JEPANG DALAM PEMBERIAN *OFFICIAL DEVELOPMENT ASSISTANCE* (ODA) UNTUK MENDUKUNG PEMBANGUNAN *MASS RAPID TRANSIT* (MRT) JAKARTA TAHUN 2006-2017

SKRIPSI

Disusun Oleh:

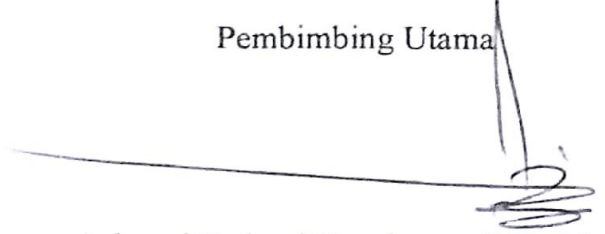
Monica Frisilia Ranti

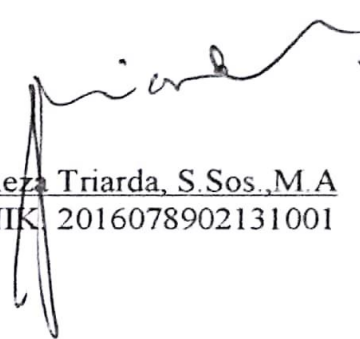
145120401111092

Telah disetujui oleh dosen pembimbing:

Pembimbing Utama

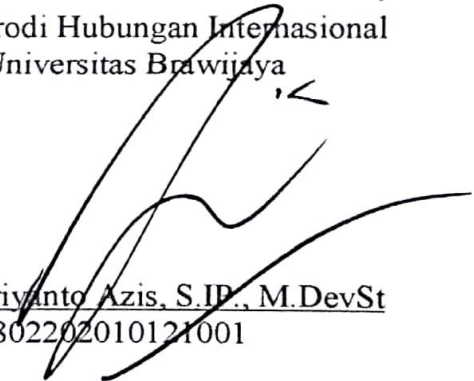
Pembimbing Pendamping


Achmad Fathoni Kurniawan, S.IP., M.A
NIK. 2009068201231001


Reza Triarda, S.Sos., M.A
NIK. 2016078902131001

Mengetahui,

Ketua Prodi Hubungan Internasional
Universitas Brawijaya


Aswin Ariyanto Azis, S.IP., M.DevSt
NIP. 197802202010121001

LEMBAR PENGESAHAN

MOTIF JEPANG DALAM PEMBERIAN *OFFICIAL DEVELOPMENT ASSISTANCE* (ODA) UNTUK MENDUKUNG PEMBANGUNAN *MASS RAPID TRANSIT* (MRT) JAKARTA TAHUN 2006-2017

SKRIPSI

Disusun Oleh:
Monica Frisilia Ranti
145120401111092

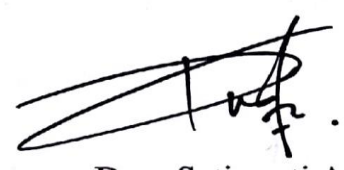
Telah diuji dan dinyatakan LULUS dalam ujian Sarjana pada tanggal 18 Oktober 2018

Tim Peguji:

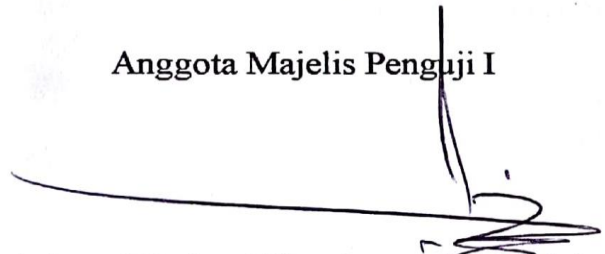
Ketua Majelis Peguji


Muhammad Riza Hanafi, S.IP., M.IA
NIK. 2011028002071001

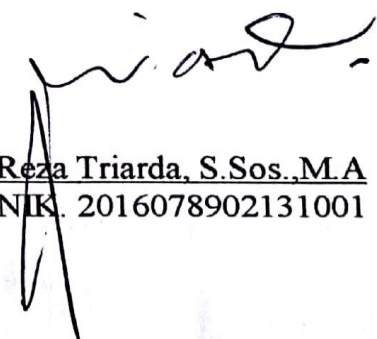
Sekretaris Majelis Peguji


Ni Komang Desy Setiawati A. P., S.IP., M.Si
NIK. 2011028412302001

Anggota Majelis Peguji I

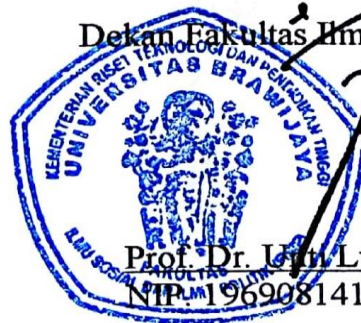

Achmad Fathoni Kurniawan, S.IP., M.A
NIK. 2009068201231001

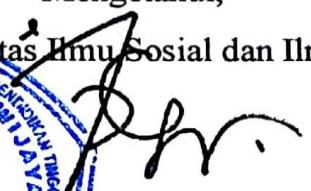
Anggota Majelis Peguji II


Reza Triarda, S.Sos., M.A
NIK. 2016078902131001

Mengetahui,

Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik




Prof. Dr. Idris Ludigdo, S.E., M.Si., Ak.
NIP. 196908141994021001

LEMBAR PERYATAAN ORISINALITAS

Yang bertanda tangan dibawah ini, saya:

Nama : Monica Frisilia Ranti

NIM : 145120401111092

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa skripsi berjudul **“Motif Jepang dalam Pemberian *Official Development Assistance* (ODA) untuk Mendukung Pembangunan *Mass Rapid Transit* (MRT) Jakarta Tahun 2006-2017”** adalah benar-benar karya saya sendiri. Hal-hal yang bukan karya saya dalam skripsi tersebut, telah diberi catatan kaki dan ditunjukkan dalam daftar pustaka.

Apabila dikemudian hari terbukti pernyataan saya tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan skripsi dan gelar yang saya peroleh dari skripsi tersebut.

Malang, 6 November 2018

Yang Membuat Pernyataan



Monica Frisilia Ranti
NIM. 145120401111092

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa, karena atas berkat karunia dan kasih-Nya, penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi dengan judul Motif Jepang dalam Pemberian *Official Development Assistance* (ODA) untuk Mendukung Pembangunan *Mass Rapid Transit* (MRT) Jakarta Tahun 2006-2017 untuk memenuhi salah satu prasyarat menyelesaikan program pendidikan Strata-1 di Program Studi Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Brawijaya Malang.

Dalam kesempatan ini, penulis ingin berterima kasih kepada seluruh pihak yang telah **mendukung penulis dalam penyusunan skripsi ini, mulai dari awal penentuan tema, judul hingga selesai, yaitu:**

1. Tuhan Yesus Kristus, atas segala berkat dan hikmat-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini.
2. Papa Yoppi Leo Ranti dan Mama Amelia Ester Tirayoh yang selalu memberi doa, bantuan, saran, semangat, motivasi, dukungan, uang makan, uang paketan internet, uang *refreshing*, dan uang tunjangan *lifestyle* sehingga penulis bisa menyelesaikan skripsi dengan lancar dan tetap bahagia.
3. Keluarga besar di Malang: Mama tua, Kak Kennisy, Kak Enggal, Angel, Cicil, Mas Roy beserta keluarga dan Mas Rully beserta keluarga atas tempat tinggal, makanan, minuman, camilan, hiburan, nasehat dan

berbagai hal materiil maupun non materiil yang diberikan kepada penulis sejak kedatangan penulis ke Malang untuk menimba ilmu di Universitas Brawijaya sampai penyusunan skripsi ini.

4. Ibu Gris Sintya Berlian, S.Hub.Int., MA, Bapak Achmad Fathoni Kurniawan, S.IP.,M.A, dan Bapak Reza Triarda, S.Sos.,M.A selaku dosen pembimbing yang telah memberikan bimbingan, arahan, saran, dan masukan mengenai topik skripsi penulis.
5. Bapak Muhammad Riza Hanafi, S.IP.,M.IA dan Ibu Ni Komang Desy Setiawati A. P., S.IP.,M.Si selaku dosen penguji penulis.
6. Bapak Yustika Citra Mahendra, S.Sos., MA selaku dosen pembimbing akademik penulis sejak semester satu yang telah memberikan bimbingan dan arahan kepada penulis terkait akademik perkuliahan dari awal semester sampai penyusunan skripsi ini.
7. Para Dosen Program Studi HI yang telah memberikan ilmunya kepada penulis selama perkuliahan sejak semester awal.
8. Pak Dadang, Mas Saiful dan Mbak Dita selaku staf Program Studi HI yang telah mengarahkan dan membantu penulis dalam mengurus berkas-berkas akademik sejak semester awal sampai penulisan skripsi ini.
9. Justin Bieber, Bangtan Sonyeondan (BTS), Ikon, Blackpink, dan GFriend yang telah memberikan hiburan dan semangat berupa visual, berbagai video-video, reality show, variety show dan terlebih karya lagu-lagu kepada penulis ketika penulis merasa jenuh saat penulisan skripsi ini.

10. Tiara Nadhira Prasaja, sahabat setia penulis yang meskipun jauh namun dekat di hati, yang telah memberikan kata-kata penghibur, kritikan-kritikan dan saran.
11. W(B)itches of Hogwarts: Debora Aisgner Rugun Ritiau, Evania Eliza Gaspersz, dan Yiska Chriselda Sianipar yang sejak semester awal sampai dengan penghujung kelulusan bersama penulis, memberikan banyak hal tidak baik berupa kritik, hinaan, *bullyan*, utang, dan sebagainya yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu karena hal-hal yang tidak baik, namun disamping itu juga memberikan lebih banyak hal baik berupa saran, ide, diskusi bermutu, obrolan tidak penting tapi menghibur, motivasi, semangat, hiburan, candaan, pinjaman uang, camilan, dan mendengarkan curhatan penulis selama penulisan skripsi ini.
12. Seluruh pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang selalu mendukung penulis dan yang telah memberikan bantuan baik materil maupun non materil bagi penulis sehingga dapat menyelesaikan skripsi ini.

Penulis menyadari bahwa masih terdapat banyak kekurangan dalam skripsi ini. Karena itu, penulis sangat mengharapkan saran dan kritik yang membangun dari seluruh pihak. Penulis berharap agar skripsi ini bisa membawa manfaat positif bagi seluruh pihak, terutama bagi yang membaca skripsi ini.

Malang, November 2018

Penulis

ABSTRAK**MOTIF JEPANG DALAM PEMBERIAN *OFFICIAL DEVELOPMENT ASSISTANCE* (ODA) UNTUK MENDUKUNG PEMBANGUNAN MASS *RAPID TRANSIT* (MRT) JAKARTA TAHUN 2006-2017**

Monica Frisilia Ranti

145120401111092

Pemberian Bantuan Pembangunan Pemerintah atau *Official Development Assistance* (ODA) Jepang untuk mendukung pembangunan sosial dan ekonomi di negara-negara berkembang. Pada tahun 1958, hubungan diplomatik antara Indonesia dengan Jepang dimulai, namun Indonesia telah menerima bantuan dari Jepang sejak tahun 1954. Sejak awal masuknya ke Indonesia, bantuan ODA Jepang yang diterima Indonesia di distribusikan untuk berbagai sektor, salah satu diantaranya yang mendapat pendistribusian terbesar adalah sektor transportasi. Bagi kota metropolitan yang padat, MRT Jakarta dianggap sebagai transportasi massal yang sangat berpengaruh di DKI Jakarta. Dalam proses pembangunannya yang disepakati sejak tahun 2006, terdapat kekurangan biaya sebesar Rp. 2,6 Triliun untuk menyelesaikan pembangunan MRT Jakarta Fase I pada tahun 2018 seperti yang sudah direncanakan. Penulis menyadari besarnya jumlah bantuan pinjaman ODA yang diberikan Jepang bagi Indonesia untuk pembangunan infrastruktur, khususnya pembangunan MRT Jakarta yang ternyata pada tahun 2017 mengalami kekurangan dana, dan sempat terjadi sedikit ketegangan dalam hubungan kedua negara karena proyek kereta cepat Jakarta-Bandung, namun Jepang tetap konsisten memberikan ODA-nya. Dari hal tersebut penulis melihat adanya motif di balik bantuan ODA yang diberikan Jepang dalam pembangunan MRT Jakarta. Untuk meneliti kasus ini, penulis menggunakan konsep motif bantuan luar negeri David Sogge yang menjelaskan bahwa terdapat tiga motif yang melatarbelakangi suatu negara dalam memberikan bantuan luar negeri.

Kata Kunci : Bantuan Luar Negeri, *Official Development Assistance* (ODA), *Foreign Aid Motives*, Jepang, *Mass Rapid Transit* (MRT) Jakarta.

ABSTRACT**JAPAN'S MOTIVES IN PROVIDING OFFICIAL DEVELOPMENT ASSISTANCE (ODA) TO SUPPORT THE CONSTRUCTION OF JAKARTA MASS RAPID TRANSIT (MRT) IN 2006-2017**

Monica Frisilia Ranti

145120401111092

Japan's Official Development Assistance (ODA) is given to support social and economic development in developing countries. In 1958, diplomatic relations between Indonesia and Japan began, but Indonesia had received assistance from Japan since 1954. Since the first entry into Indonesia, the assistance of Japan's ODA received by Indonesia was distributed to various sectors, one of which received the largest distribution was the transportation sector. For a crowded metropolitan city, the Jakarta MRT is considered as a very influential mass transportation in DKI Jakarta. In the construction process agreed upon since 2006, there is a shortage of costs of Rp. 2.6 Trillion to complete the construction of Jakarta MRT Phase I in 2018 as planned before. The author is aware of the large amount of ODA loan assistance given by Japan to Indonesia for infrastructure development, especially the construction of the Jakarta MRT which turned out to be underfunded in 2017, and there was a slight tension in relations between the two countries due to the Jakarta-Bandung fast train project, but Japan consistently provides ODA. From this, the author sees the motive behind ODA provided by Japan in the construction of the Jakarta MRT. To examine this case, the author uses the concept of foreign aid motives by David Sogge which explains that there are three motives behind a country in providing foreign aid.

Key Words : Foreign Aid, Official Development Assistance (ODA), Foreign Aid Motives, Japan, Mass Rapid Transit (MRT) Jakarta.

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
LEMBAR PERYATAAN ORISINALITAS.....	iv
KATA PENGANTAR.....	v
ABSTRAK	viii
ABSTRACT	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GRAFIK.....	xiii
DAFTAR SINGKATAN.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1. Latar Belakang.....	1
1.2. Rumusan Masalah.....	10
1.3. Tujuan Penelitian	10
1.4. Manfaat Penelitian	10
BAB II KERANGKA PEMIKIRAN	11
2.1. Studi Terdahulu	11
2.2. Kerangka Konseptual.....	15
2.2.1. Bantuan Luar Negeri	15
2.2.2. Definisi Konseptual.....	17
2.3. Operasionalisasi Konsep.....	21
2.3.1. Motif Politik	21
2.3.2. Motif Ekonomi	23
2.3.3. Motif Kemanusiaan	24
2.4. Kerangka Pemikiran	28
2.5. Argumen Utama.....	29
BAB III METODE PENELITIAN	30
3.1. Jenis Penelitian	30

3.2. Ruang Lingkup Penelitian	30
3.3. Teknik Pengumpulan Data	31
3.4. Teknik Analisis Data	31
3.5. Sistematika Penulisan	32
BAB IV OFFICIAL DEVELOPMENT ASSISTANCE (ODA) JEPANG DI INDONESIA	34
4.1. ODA Jepang di Kawasan Regional Asia Tenggara	34
4.2. Bantuan ODA Jepang di Indonesia	44
4.3. Bantuan ODA Jepang untuk Pembangunan <i>Mass Rapid Transit</i> (MRT) di Jakarta	51
BAB V ANALISA MOTIF BANTUAN OFFICIAL DEVELOPMENT ASSISTANCE (ODA) JEPANG UNTUK Mendukung Pembangunan MASS RAPID TRANSIT (MRT) JAKARTA TAHUN 2006-2017	56
5.1. <i>Strategic Socio-Political Motives</i> atau Motif Politik	59
5.2. <i>Mercantile Motives</i> atau Motif Ekonomi	66
5.3. <i>Humanitarian and Ethical Motives</i> atau Motif Kemanusiaan	77
BAB VI PENUTUP	84
6.1. Kesimpulan	84
6.2. Saran	88
DAFTAR PUSTAKA	90
LAMPIRAN	99

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1. Alokasi Dana Bantuan Pinjaman Yen ODA Jepang untuk Indonesia
Tahun 2008

Tabel 2.1. Operasionalisasi Konsep Motif Bantuan Luar Negeri

Tabel 4.1. Distribusi Regional Bantuan ODA Jepang

Tabel 4.2. Pencairan ODA Jepang ke ASEAN Pada Tahun 2008-2012

Table 4.3. Bantuan Pinjaman ODA Jepang ke Indonesia Sebelum dan Sesudah
Krisis Keuangan Asia

Tabel 5.1. Rincian Kebutuhan Pendanaan Proyek Pembangunan MRT Fase 1

Tabel 5.2. Konsorsium dan Paket Proyek Pembangunan MRT Jakarta Fase I

Tabel 5.3. Perkembangan Ekspor Non-Migas Indonesia Tahun 2013-2017

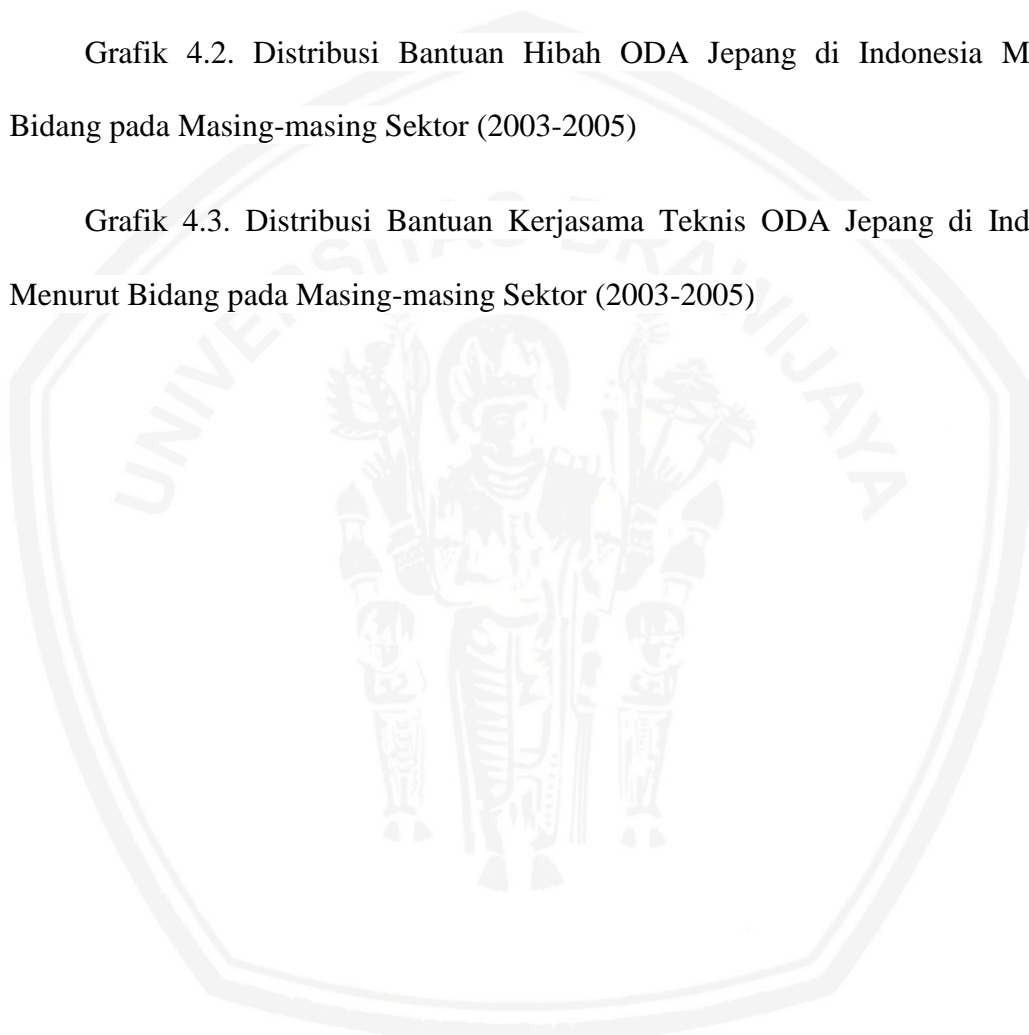
Tabel 5.4. Ekspor Sub Sektor Logam Dasar Indonesia Tahun 2012-2016

DAFTAR GRAFIK

Grafik 4.1. Distribusi Bantuan Pinjaman ODA Jepang di Indonesia Menurut Bidang pada Masing-masing Sektor (2003-2005)

Grafik 4.2. Distribusi Bantuan Hibah ODA Jepang di Indonesia Menurut Bidang pada Masing-masing Sektor (2003-2005)

Grafik 4.3. Distribusi Bantuan Kerjasama Teknis ODA Jepang di Indonesia Menurut Bidang pada Masing-masing Sektor (2003-2005)



DAFTAR SINGKATAN



ASEAN	: <i>Association for Southeast Asian Nations</i>
DAC	: <i>Development Assistant Committee</i>
DKI	: Daerah Khusus Ibukota
MRT	: <i>Mass Rapid Transit</i>
ODA	: <i>Official Development Assistance</i>
OECD	: <i>Organization of Economic Cooperation and Development</i>
JBIC	: <i>Japan Bank for International Cooperation</i>
JICA	: <i>Japan International Cooperation Agency</i>

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Kekalahan Jepang pada Perang Dunia II membuat kekacauan dan kerugian yang signifikan bagi perekonomian Jepang. Oleh karena itu, memasuki era Perang Dingin, Jepang di bawah kepemimpinan Perdana Menteri Yoshida menolak himbauan Amerika Serikat untuk terlibat dalam Perang Dingin dengan alasan ingin membangun ekonomi dalam negerinya. Nyatanya memang pembangunan ekonomi dalam negerinya membawa Jepang menjadi salah satu kekuatan ekonomi dunia. Akibatnya, sepanjang dekade 1950-an Jepang mulai mengalirkan bantuan ekonomi ke Asia Tenggara, termasuk Indonesia.¹ Bantuan luar negeri Jepang ini dikenal dengan Bantuan Pembangunan Pemerintah atau *Official Development Assistance* (ODA) untuk mendukung pembangunan sosial dan ekonomi di negara-negara berkembang.

Program ODA merupakan bantuan dari negara-negara maju yang tergabung dalam *Development Assistant Committee* (DAC) of the *Organization of Economic Cooperation and Development* (OECD) ke negara-negara berkembang. Jepang sendiri telah memberikan berbagai bentuk bantuan terhadap negara-negara berkembang, seperti memberikan bantuan dana dan teknik yang dibutuhkan untuk pembangunan sosial dan ekonominya. Demikian juga dukungan untuk membantu para korban bencana, dan lain-lain. Di Indonesia sendiri, bentuk bantuan ODA

¹ Bambang Cipto, *Hubungan Internasional di Asia Tenggara: Teropong terhadap Dinamika, Realitas, dan Masa Depan*, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2007), hal. 182-183.

Jepang berupa pinjaman Yen, bantuan dana hibah dan kerjasama teknik.² Di antara negara-negara Asia Tenggara lainnya, Indonesia memiliki daya tarik tersendiri atas bantuan ODA Jepang sebagai negara pendonor, beberapa di antaranya karena Indonesia kaya akan sumber daya alam, Indonesia mempunyai potensi pasar ekspor, dan lokasi Indonesia penting secara geopolitik.³

Pada tahun 1958, hubungan diplomatik antara Indonesia dengan Jepang dimulai dengan penandatanganan Perjanjian Perdamaian antara Jepang dengan Indonesia yang merupakan hasil tindak lanjut Perjanjian San Fransisco. Perjanjian bilateral tersebut merupakan kesepakatan ganti rugi berisi ketersediaan Jepang dalam mengganti pampasan perang senilai US\$ 223,080 juta, serta kesediaan Jepang untuk menanamkan modal di Indonesia dan mengusahakan pinjaman jangka panjang sampai batas US\$ 400 juta.⁴

Sebenarnya sejak tahun 1954, Indonesia telah menerima bantuan dari Jepang. Bantuan dari Jepang tersebut dalam bentuk penerimaan trainee untuk mendapatkan pelatihan di bidang industri, komunikasi, transportasi, pertanian dan kesehatan. Sehingga, bantuan ODA Jepang memberikan kontribusi besar bagi Indonesia melalui

² Kedutaan Besar Jepang di Indonesia, "Sistim Bantuan ODA Jepang di Indonesia", diakses melalui http://www.id.emb-japan.go.jp/oda/id/whatisoda_01.htm pada tanggal 19 Maret 2018.

³ M. Mossadeq Bahri, "International Aid for Development? An Overview Japanese ODA to Indonesia", (Makara, Sosial Humaniora, Vol. 8, No. 1, April 2004), hal. 42.

⁴ Hendri F. Isnaeni, "Ganti Rugi Penjajahan", diakses melalui <http://historia.id/modern/articles/ganti-rugi-penjajahan-6l2Ev> pada tanggal 19 Maret 2018.

bidang pengembangan sumber daya manusia, pembangunan, dan infrastruktur sosial ekonomi.⁵

Dari awal masuknya, ODA Jepang bisa dikatakan mengalami peningkatan. Namun demikian, secara garis besar tidak ada perubahan yang signifikan dalam hal proporsi ODA yang diberikan, dimana mayoritasnya masih bantuan dalam bentuk pinjaman. Saat krisis keuangan Asia berlangsung, Jepang masih tetap memfokuskan bantuan ODA ke Indonesia pada jenis pinjaman. Dalam menyeimbangkan neraca anggarannya yang telah menurun akibat krisis keuangan, ODA Jepang menjadi bentuk bantuan yang paling dibutuhkan. Bahkan periode krisis keuangan merupakan periode dimana ODA yang berupa pinjaman mencapai tingkat tertingginya, dibandingkan dengan periode-periode sebelumnya maupun setelahnya, yakni pada posisi yang jika dibulatkan mencapai 215,25 pada tahun 1997 dan 230,48 Miliar Yen pada tahun 1998.⁶

Jumlah bantuan pinjaman ODA Jepang yang disalurkan setiap tahunnya pasca krisis keuangan Asia, lebih rendah daripada jumlah ODA per-tahun pada tahun-tahun sebelum krisis keuangan Asia sampai dengan terjadinya krisis keuangan Asia, penurunan jumlah pinjaman ODA yang dialirkan ke Indonesia tersebut tidak termasuk bantuan ODA dalam bentuk hibah dan kerja sama teknis.⁷

⁵ Kedutaan Besar Jepang di Indonesia, "Sejarah Bantuan ODA Jepang di Indonesia", diakses melalui http://www.id.emb-japan.go.jp/oda/id/whatisoda_02.htm pada tanggal 19 Maret 2018.

⁶ Kurnya Roesad, "ODA in Indonesia: A Preliminary Assessment", CSIS Economics Working Paper Series WPE058, (Jakarta: Centre for Strategic and International Studies, 2001), hal. 34.

⁷ Kedutaan Besar Jepang di Indonesia, "Realisasi Bantuan ODA Jepang di Indonesia Menurut Skema", diakses melalui http://www.id.emb-japan.go.jp/oda/id/odaprojects_loan.htm pada tanggal 19 Maret 2018.

Namun, penurunan ODA ini tidaklah terlalu berpengaruh bagi Indonesia, karena pada dasarnya Jepang tetap menjadi negara yang paling banyak menyalurkan ODA-nya di Indonesia⁸, dibandingkan dengan negara pendonor lainnya, baik bersifat bilateral maupun multilateral. Hal ini dapat dilihat dari bantuan Jepang kepada Indonesia yang secara kumulatif sampai tahun 2006 berjumlah US\$ 29,5 Miliar, sehingga bagi Indonesia, Jepang adalah negara donor terbesar, dan bagi Jepang, Indonesia adalah negara penerima bantuan terbesar. Dengan latar belakang inilah, Jepang dan Indonesia telah menjalin persahabatan selama setengah abad, kedua negara ini telah menjadi mitra penting secara timbal balik.⁹

Sejak awal masuknya ke Indonesia, bantuan ODA Jepang yang diterima Indonesia di distribusikan untuk berbagai sektor, diantaranya sektor energi, sektor transportasi, sektor pertanian, perkebunan dan perikanan, sektor komunikasi dan informasi, sektor kesehatan dan kebersihan, dan yang terakhir adalah sektor pemerintahan.¹⁰ Nyatanya, ODA Jepang memang telah banyak berperan dalam membantu pembangunan di Indonesia. Dalam penelitian ini, penulis memfokuskan alokasi bantuan ODA Jepang pada pembangunan moda transportasi publik di ibu kota negara Indonesia yaitu *Mass Rapid Transit* (MRT) Jakarta.

Sebenarnya sejak tahun 1985, pembangunan MRT di Jakarta sudah direncanakan. Lebih dari dua puluh lima studi subjek umum dan khusus telah dilakukan terkait dengan kemungkinan adanya sistem MRT di Jakarta. Namun, krisis

⁸ Op.Cit, M. Mossadeq Bahri, hal. 43.

⁹ Op.Cit, Sejarah Bantuan ODA Jepang di Indonesia.

¹⁰ Ibid.

ekonomi dan politik yang terjadi tahun 1997-1999 dinilai sebagai salah satu penyebab penundaan proses pembangunan.¹¹ Saat itu proyek MRT belum dinyatakan sebagai proyek nasional dan baru ditegaskan oleh Presiden sebagai proyek nasional pada tahun 2005. Dari situlah akhirnya Pemerintah Pusat dan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta mulai bergerak dan saling berbagi tanggung jawab dalam proyek pembangunan MRT, dan didukung oleh Pemerintah Jepang yang bersedia memberikan ODA berupa penyediaan dana pembangunan dalam bentuk pinjaman dengan bunga rendah.¹²

MRT Jakarta dianggap sebagai transportasi massal yang sangat berpengaruh bagi kota metropolitan. Populasi kota metropolitan Jakarta telah meningkat dari 17 Juta pada tahun 1990 menjadi 24 Juta pada tahun 2005, ini telah disertai dengan peningkatan volume lalu lintas di wilayah tersebut. Jumlah mobil meningkat setiap tahun, dan diprediksi akan terus bertambah. Pembangunan MRT ini diharapkan dapat mengurangi kemacetan parah sehingga dapat mengalihkan masyarakat yang menggunakan kendaraan pribadi ke transportasi massal.¹³ Ada juga masalah kesehatan yang serius akibat polusi udara dari gas buang kendaraan. Dengan berkurangnya jumlah kendaraan juga dapat berdampak positif pada lingkungan,

¹¹ Eduardo Simorangkir, "Dirintis Sejak 1985, Proyek MRT Jakarta Dimulai di Era Jokowi", diakses melalui <https://finance.detik.com/infrastruktur/d-3871809/dirintis-sejak-1985-proyek-mrt-jakarta-dimulai-di-era-jokowi> pada tanggal 19 Maret 2018.

¹² MRT Jakarta, "Sejarah", diakses melalui <https://www.jakartamrt.co.id/mrt-jakarta/sejarah-mrt-jakarta/>, pada tanggal 19 Maret 2018.

¹³ JICA, "Press Release", diakses melalui https://www.jica.go.jp/english/news/press/2009/090331_01_ref.html pada tanggal 19 Maret 2017.

dengan adanya MRT akan mengurangi 0,7 persen dari total emisi CO², yaitu sekitar 93.663 ton per tahun akan berkurang.¹⁴

Dengan adanya pembangunan MRT ini juga dapat menciptakan lapangan kerja selama periode konstruksi, yaitu menciptakan sekitar 48.000 pekerjaan baru. Selain itu juga dengan adanya MRT dapat menurunkan waktu tempuh dan meningkatkan mobilitas masyarakat DKI Jakarta. Meningkatnya mobilitas masyarakat kota ini memberikan dampak kepada peningkatan dan pertumbuhan ekonomi kota, dan meningkatkan kualitas hidup masyarakat kota.¹⁵

Akhirnya, karena begitu pentingnya MRT Jakarta, pada tahun 2006 pemerintah Jepang mendukung pembangunan MRT dengan memberikan bantuan ODA Jepang. Persetujuan pembiayaan Proyek MRT Jakarta dilakukan oleh Gubernur *Japan Bank for International Cooperation* (JBIC) Kyosuke Shinozawa dan Duta Besar Indonesia untuk Jepang Yusuf Anwar. JBIC yang merupakan lembaga keuangan berbasis kebijakan yang sepenuhnya dimiliki oleh pemerintah Jepang berperan sebagai pemberi bantuan ODA berupa dana pinjaman dengan bunga rendah, kemudian melakukan kerjasama dengan *Japan International Cooperation Agency* (JICA), yang bertanggungjawab atas pelaksanaan kerjasama teknis untuk menyalurkan bantuan teknik ODA.¹⁶

¹⁴ Arthur Gideon, "Ini Manfaat Kehadiran MRT di Jakarta", diakses melalui <https://www.liputan6.com/bisnis/read/2328218/ini-manfaat-kehadiran-mrt-di-jakarta> pada tanggal 19 Maret 2018.

¹⁵ Ibid.

¹⁶ Op.Cit, MRT Jakarta.

PT. MRT Jakarta sendiri adalah perseroan terbatas yang sebagian besar sahamnya dimiliki oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, dan PT. MRT Jakarta melakukan tugas pembangunan prasarana dan sarana MRT, pengoperasian dan perawatan prasarana dan sarana MRT, serta pengembangan dan pengelolaan properti/bisnis di stasiun dan kawasan sekitarnya, serta Depo dan kawasan sekitarnya.¹⁷

Sekarang ini, ODA Jepang memegang 45 proyek infrastruktur di Indonesia. Dari 45 proyek tersebut, 20 proyek merupakan proyek besar, salah satunya adalah pembangunan kereta cepat atau MRT Jakarta. Kesepakatan kerja sama dengan Jepang dalam pembangunan MRT Jakarta diimplementasikan pihak Jepang dengan memberikan bantuan pinjaman ODA, yaitu berupa pinjaman jangka panjang berbunga rendah sebanyak 140 Miliar Yen.¹⁸

Sejak penandatanganan kesepakatan pada tahun 2006, pembangunan MRT Jakarta Fase I ditargetkan untuk selesai tahun 2018. Proyek MRT merupakan proyek besar dalam sektor transportasi, dan merupakan proyek pembangunan kereta cepat pertama di Indonesia. Pada tahun 2008 telah diputuskan bantuan pinjaman Yen untuk proyek pembangunan MRT Fase I sebesar 48,15 Miliar Yen, atau kira-kira US\$

¹⁷ Ibid.

¹⁸ Kementerian Perindustrian Indonesia, "Jepang Kucurkan 140 Miliar Yen Buat Proyek MRT", diakses melalui <http://www.kemenperin.go.id/artikel/8169/Jepang-Kucurkan-140-Miliar-Yen-Buat-Proyek-MRT> pada tanggal 19 Maret 2018.

492,3 Juta yang notanya telah ditukarkan pada tahun 2009.¹⁹ Berikut proyek yang di danai oleh bantuan ODA Jepang pada tahun 2008.

Tabel 1.1. Alokasi Dana Bantuan Pinjaman Yen ODA Jepang untuk Indonesia Tahun 2008

No.	Alokasi Dana	Jumlah*
1.	Pinjaman untuk Perubahan Iklim	30.76
2.	Program Pembangunan Sektor Reformasi Infrastruktur (II)	9.29
3.	Pinjaman untuk Kebijakan Pembangunan (V)	9.29
4.	Proyek Peningkatan Sistem Kontrol Bencana Banjir di beberapa Kota Terpilih	7.49
5.	Proyek Penanggulangan Sedimentasi di Waduk Multiguna Wonogiri (Tahap I)	6.06
6.	Proyek Pengembangan Institut Teknologi Bandung (Tahap III)	5.65
7.	Proyek Pembangunan "Jakarta <i>Mass Rapid Transit</i> (MRT)" (Tahap I)	48.15
8.	Proyek Penyediaan Jasa Teknis untuk Jalur Transmisi Interkoneksi Jawa-Sumatra	3.88
	Total	120.59

Keterangan: *Dalam Miliar Yen

Sumber: Situs Japan *Official Development Assistance* Indonesia²⁰

Dari data di atas dapat dilihat bahwa pada tahun 2008, bantuan ODA Jepang untuk Indonesia paling banyak di alokasikan untuk pembiayaan proyek pembangunan MRT Jakarta. Pembiayaan proyek ini pun masih dalam pembangunan MRT Fase I dan belum termasuk biaya tambahan tak terduga yang dianggarkan tahun 2017.

¹⁹ Kedutaan Besar Jepang di Indonesia, "Jepang Memberikan Bantuan Pinjaman Yen kepada Indonesia untuk 5 proyek", diakses melalui http://www.id.emb-japan.go.jp/news09_14.html, pada tanggal 19 Maret 2018.

²⁰ Op.Cit, Realisasi Bantuan ODA Jepang di Indonesia Menurut Skema.

Dalam proses pengerjaannya yang disepakati sejak tahun 2006 sampai tahun 2017, dana yang dibutuhkan kurang lebih Rp. 16,7 Triliun, namun dana yang tersedia sesuai pinjaman JICA kurang lebih Rp. 14, 1 Triliun. Sehingga terdapat kekurangan biaya sebesar Rp. 2,6 Triliun untuk menyelesaikan pembangunan MRT Jakarta pada tahun 2018 seperti yang direncanakan.²¹ Saat penulis melakukan penelitian ini, pengerjaan pembangunan MRT Fase I belum selesai, dan masih ada pembangunan Fase II. Sehingga penulis membatasi penelitian sampai tahun 2017 dimana terdapat pengajuan penambahan biaya pinjaman untuk pembangunan MRT Fase I.

Penulis menyadari besarnya jumlah bantuan pinjaman ODA yang diberikan Jepang bagi Indonesia untuk pembangunan infrastruktur, dan dalam penelitian ini penulis memfokuskan pada pembangunan MRT Jakarta yang ternyata pada tahun 2017 mengalami kekurangan dana dan sempat terjadi sedikit ketegangan dalam hubungan kedua negara karena proyek kereta cepat Jakarta - Bandung, namun Jepang tetap dengan murah hati memberikan ODA-nya dalam bentuk pinjaman Yen. Dari hal tersebut penulis melihat adanya motif di balik bantuan ODA yang diberikan Jepang untuk mendukung pembangunan MRT Jakarta tahun 2006-2017.

²¹ Laporan Evaluasi Hambatan Kelancaran Pembangunan (EHKP) BPKP No. LHEHKP-857/PW09/5/2015 tanggal 22 Desember 2015.

1.2. Rumusan Masalah

Apa motif yang dimiliki Jepang dalam memberikan bantuan *Official Development Assistance* (ODA) untuk mendukung pembangunan *Mass Rapid Transit* (MRT) Jakarta tahun 2006-2017?

1.3. Tujuan Penelitian

Dalam penelitian ini, berdasarkan latar belakang dan pertanyaan yang penulis ajukan. Maka tujuan dari penelitian yang hendak dicapai oleh penulis adalah:

- a. Untuk mengetahui dan memahami motif Jepang dalam memberikan bantuan *Official Development Assistance* (ODA) untuk mendukung pembangunan *Mass Rapid Transit* (MRT) Jakarta dengan menggunakan konsep Motivasi Bantuan Luar Negeri oleh David Sogge.
- b. Untuk memberikan informasi dan penjelasan mengenai *Official Development Assistance* (ODA) Jepang untuk mendukung pembangunan *Mass Rapid Transit* (MRT) Jakarta.

1.4. Manfaat Penelitian

1. Untuk memberikan perspektif baru dalam melihat motif bantuan luar negeri, dengan studi kasus *Official Development Assistance* (ODA) Jepang untuk mendukung pembangunan *Mass Rapid Transit* (MRT) Jakarta tahun 2006-2017.
2. Diharapkan mampu menjadi salah satu kajian dalam memahami bantuan luar negeri dengan fenomena *Official Development Assistance* (ODA).

BAB II

KERANGKA PEMIKIRAN

2.1. Studi Terdahulu

Terdapat dua studi terdahulu yang penulis gunakan untuk menjadi pembanding dalam melakukan penelitian ini. Studi terdahulu pertama adalah tesis dari Maria Anderson berjudul *Motive Behind the Allocation of Aid: A Case Study Regarding Swedish Motives for Ais Allocation*, yang menjelaskan mengenai motif motif bantuan luar negeri yang diberikan oleh Swedia dengan menggunakan dokumen pemerintah Swedia ke beberapa negara berkembang.²²

Dalam penelitian tersebut dijelaskan bahwa Anderson melihat adanya motif suatu negara sebagai dampak dari aktifitas bantuan luar negeri. Hal ini dibuktikannya dengan menganalisa motif bantuan luar negeri menggunakan dokumen pemerintah Swedia tahun 2005-2009, meskipun dalam penelitian tersebut membahas bantuan luar negeri negara Swedia sejak pertama kali memberikan bantuan luar negerinya.²³

Dalam penelitiannya, Anderson menggunakan beberapa konsep untuk menguji bantuan luar negeri yang diberikan Swedia. Konsep yang digunakan yakni Schraeder, Hook & Taylor (tahun 1998), David Sogge (tahun 2002), dan Barthelemy (tahun 2005 dan 2006). Konsep-konsep ini disatukan dalam skema motif yang digunakan untuk menemukan motif dalam dokumen kebijakan dari Pemerintah Swedia.

²² Maria Anderson, "Motive Behind the Allocation of Aid: A Case Study Regarding Swedish Motives for Ais Allocation", (Goteborgs Universitet, 2009), hal. 5, diakses melalui https://gupea.ub.gu.se/bitstream/2077/24961/1/gupea_2077_24961_1.pdf pada tanggal 30 April 2018.

²³ Ibid.

Hasilnya menunjukkan bahwa Swedia memiliki motif kemanusiaan, ekonomi, strategis, identitas, ideologi dan lingkungan untuk alokasi bantuan mereka.²⁴ Selain itu, motif Swedia untuk melanjutkan kerja sama pembangunan dan untuk kerja sama pembangunan secara bertahap tidak berbeda jauh.²⁵

Dalam salah satu konsep penelitian ini, Anderson menggunakan konsep milik David Sogge yang membagi motif bantuan luar negeri menjadi 3, yakni *strategic socio-political motives* atau motif politik, *mercantile motives* atau motif ekonomi, dan *humanitarian and ethical motives* atau motif kemanusiaan.²⁶ Penelitian Anderson membantu penulis dalam memahami penarikan variabel dan penentuan indikator dari konsep bantuan luar negeri David Sogge, dan memberikan pemahaman kepada penulis bahwa motif-motif dalam konsep Sogge mampu menjelaskan kepentingan nasional suatu negara.

Persamaan penelitian ini dengan penelitian yang akan penulis lakukan terletak pada konsep yang digunakan yaitu sama-sama menggunakan konsep bantuan luar negeri milik David Sogge. Jika Anderson menggunakan konsep Sogge untuk menjelaskan motif bantuan luar negeri Swedia untuk negara berkembang, penulis menggunakan konsep Sogge untuk menjelaskan motif bantuan ODA Jepang untuk Indonesia, yang mana negara penerima bantuan sama-sama termasuk dalam kategori *developing countries*.

²⁴ Ibid, hal 14-16.

²⁵ Ibid, hal 2.

²⁶ Ibid, hal 9-11.

Studi terdahulu kedua yang penulis gunakan adalah jurnal penelitian milik M. Mossadeq Bahri yang berjudul *International Aid for Development? An Overview Japanese ODA to Indonesia*. Artikel jurnal ini membahas tentang motif di balik program bantuan Jepang yang melibatkan campuran imperatif ekonomi dan strategis nasional, serta masalah kemanusiaan bagi penerima. Pertama, dalam artikel ini akan menjelaskan sejarah dan institusi ODA Jepang, lalu fokus pada alasan dibalik ODA Jepang untuk Indonesia.²⁷

Menurut Bahri, bantuan Jepang tidak murni dan terdapat motivasi dalam mengejar manfaat daripada sekedar bantuan kemanusiaan. Secara historis, di antara negara-negara Asia lainnya Indonesia telah terbukti sangat menarik bagi Jepang melalui sumber daya alamnya yang kaya dan lokasi geopolitik. Kemajuan selatan Jepang di akhir tahun 1930-an dimotivasi oleh minyak Indonesia. Oleh karena itu, dapat dikatakan bahwa Indonesia menjadi bangsa yang paling penting bagi Jepang di kawasan Asia Tenggara.²⁸

Bahri berpendapat bahwa dalam menganalisis cara negara-negara industri maju menjalankan kebijakan hubungan bantuan luar negeri mereka terhadap negara-negara berkembang melalui model hubungan imperialistik, yang mana dalam penelitian ini imperialisme diambil untuk merujuk pada hubungan antara negara-negara *core* dari

²⁷ M. Mossadeq Bahri, "International Aid for Development? An Overview Japanese ODA to Indonesia", (Makara, Sosial Humaniora, Vol. 8, No. 1, April 2004), hal. 39, diakses melalui <http://hubsasia.ui.ac.id/old/index.php/hubsasia/article/download/81/133> pada tanggal 23 April 2018.

²⁸ Ibid, hal. 42.

negara-negara industri maju (Jepang) dengan negara-negara *periphery* (Indonesia).²⁹ Alasan konsentrasi ODA Jepang di Indonesia hampir sama dengan konsentrasi ODA Jepang di Asia secara keseluruhan. Dari sudut pandang memulihkan citra buruk Jepang, Indonesia adalah salah satu negara yang harus dipertimbangkan terlebih dahulu mengingat negara ini memiliki pengalaman pahit dengan Jepang sebelum berakhirnya Perang Dunia II. Menurut juga, sebagai salah satu pemasok sumber daya alam terbesar, Jepang mempertahankan citra dan hubungan yang lebih baik dengan Indonesia dalam sebuah keharusan politik yang pada gilirannya diharapkan untuk menjamin pasokan sumber daya alam yang lancar ke Jepang.³⁰

Bahri menyimpulkan berdasarkan bukti-bukti bantuan Jepang di luar negeri, terutama untuk Indonesia, pragmatisme Jepang adalah tentang prinsip operasi, baik pada tingkat diplomatik dan strategis, daripada pertimbangan kemanusiaan sebagai kekuatan motivasinya yang utama dalam menyalurkan bantuan. Oleh karena itu, pada satu sisi, pilihan penerima bantuan, proyek, dan teknologi akan ditentukan oleh kepentingan ekonomi dan politik di Jepang. Lalu sisi lain di negara penerima, kepentingan akan ditentukan oleh elit kuat yang berbagi pandangan serupa, beroperasi di dalam sistem produksi dan distribusi kapitalis yang sama, serta memperoleh keuntungan dari definisi pembangunan sebagai fenomena terkait ekonomi dan pertumbuhan, menurut keputusan negara pendonor.³¹

²⁹ Ibid, hal. 40.

³⁰ Ibid, hal 42.

³¹ Ibid, hal 43.

Dalam artikel jurnal ini memberikan pemahaman bahwa bantuan ODA Jepang ke Indonesia tidak luput dari adanya motivasi yang melatarbelakangi. Persamaan penelitian ini dengan penelitian yang akan penulis lakukan terletak pada negara tujuan bantuan luar negeri Jepang yaitu Indonesia. Selain itu juga penelitian ini dengan penelitian yang akan penulis lakukan sama-sama berfokus pada adanya motivasi dibalik ODA Jepang. Perbedaannya adalah penelitian ini menggunakan kerangka analitis yang dibangun di atas teori imperialisme dalam melihat motif ODA Jepang ke Indonesia, sementara penulis menggunakan konsep motif bantuan luar negeri dalam melihat motivasi bantuan ODA Jepang ke Indonesia.

2.2. Kerangka Konseptual

2.2.1. Bantuan Luar Negeri

Bantuan luar negeri merupakan isu yang sering dikaji dalam ilmu Hubungan Internasional, dan menjadi salah satu isu yang menarik pasca terjadinya Perang Dunia II. Pada saat itu bantuan luar negeri digunakan sebagai alat untuk mencapai kepentingan nasional suatu negara dan bantuan luar negeri yang terkenal masa itu adalah Marshall Plan, yaitu pemberian bantuan luar negeri oleh Amerika Serikat terhadap negara-negara di kawasan Eropa untuk membantu upaya pemulihan ekonomi pasca perang serta membendung pengaruh komunis di kawasan tersebut.³² Robert Gilpin dalam salah satu bukunya mengatakan bahwa bantuan luar negeri merupakan dana yang diberikan oleh sebuah negara yang relatif maju kepada suatu

³² David Sogge, *Give and Take: What's the Matter with Foreign Aid*, (London: Zed Books Ltd, 2002), hal. 1-3.

negara yang berada dalam kondisi relatif miskin.³³ Jika melihat implikasi bantuan luar negeri yang dapat diberikan dalam mengurangi kemiskinan di negara berkembang, tentunya bantuan luar negeri menjadi topik yang penting.

Dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi, peran utama bantuan luar negeri adalah sebagai suplemen bagi sumber keuangan domestik sehingga dapat meningkatkan jumlah investasi dan modal.³⁴ Sedangkan dalam bukunya, Carol Lancaster menyebutkan bahwa:

*“Foreign aid is define here as voluntary transfer of public resources, from government to another independent government, to an NGO or to an International organization with at least 25% grant element one goal of which is to better the human condition in the country receiving the aid.”*³⁵

Lancaster sendiri juga berpendapat bahwa def inisi dari bantuan luar negeri tidak tetap karena selain sebagai sebuah kebijakan, bantuan luar negeri juga sering dijadikan sebagai instrumen kebijakan luar negeri.³⁶ Bagi lancaster, bantuan luar negeri juga dapat memiliki fungsi lain, yaitu tanda persetujuan diplomatik, penambah kekuatan dan pengaruh di negara penerima bantuan, memperluas pengaruh budaya, dan juga sebagai usaha untuk mendapatkan akses perekonomian negara penerima. Sehingga dari hal tersebut, bantuan luar negeri tidak hanya menguntungkan satu pihak.³⁷

³³ Robert Gilpin, *The Political Economy of International Relations*, (United States: Princeton University Press, 1987), hal 263-265.

³⁴ Alberto Alesina dan David Dollar, *Who Gives Foreign Aid to Whom and Why?*, (Cambridge: National Bureau of Economic Research, Working Paper No. 6612, Harvard University, 1998), hal 1.

³⁵ Carol Lancaster, *Foreign Aid: Diplomacy, Development, Domestic Politics*, (Chicago: The University of Chicago Press, 2007), hal 9.

³⁶ Ibid.

³⁷ Ibid, hal 8.

Pemikiran tersebut juga serupa dengan gagasan David Sogge bahwa pada hakikatnya bantuan luar negeri tidak hanya menguntungkan negara penerima bantuan saja, namun pada umumnya juga mendatangkan keuntungan bagi negara donor. Dalam salah satu bukunya Sogge mengatakan bahwa:

*“Aid chains are system of power. They consist of line of command for the top. They afford a lot of control but they are not almighty. For funny things can happen to policies as they travel down and chains.”*³⁸

Dari pernyataan tersebut, Sogge menegaskan bahwa bantuan luar negeri merupakan bagian dari sebuah sistem kekuasaan. Diberikannya bantuan luar negeri merupakan pertanda adanya kepentingan dari negara donor yang kemudian disusun menjadi sederet kebijakan, sehingga negara donor dapat memegang kendali kekuasaan melalui bantuan luar negeri.

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan konsep bantuan luar negeri milik David Sogge yang membahas tentang adanya motif dibalik pemberian bantuan luar negeri oleh negara pendonor terhadap negara penerima bantuan.

2.2.2. Definisi Konseptual

David Sogge menjelaskan dalam bukunya bahwa motif dibalik bantuan luar negeri sifatnya selalu berubah, disesuaikan dengan kepentingan negara pendonor ketika bantuan diberikan pada negara penerima bantuan. Hal ini berarti bahwa masing-masing negara pendonor memiliki motif yang berbeda. Sogge menulis dalam bukunya bahwa terdapat tiga motif yang melatarbelakangi pemberian bantuan luar

³⁸ Op.Cit, David Sogge, hal 65.

negeri, yaitu *strategic socio-political motives* atau motif politik, *mercantile motives* atau motif ekonomi, dan *humanitarian and ethical motives* atau motif kemanusiaan.³⁹

Motif yang pertama adalah *strategic socio-political motives* atau motif politik yang menjelaskan bahwa pemberian bantuan luar negeri oleh negara donor dipengaruhi oleh kepentingan politik negaranya. Dalam motif politik yang ingin dicapai terdapat dua tujuan berdasarkan jangka waktu, yang pertama dalam jangka waktu pendek yaitu agar negara penerima selalu memihak kepada negara donor dalam hal negosiasi serta negara pendonor dapat mempengaruhi kebijakan dari negara penerima.⁴⁰ Lalu untuk jangka waktu panjang yaitu agar dapat melakukan hubungan kerja sama antara negara donor dengan negara penerima. Dari kerja sama tersebut, negara mendapat akses baru baik dalam hal politik maupun ekonomi. Sehingga dari pernyataan tersebut dapat disimpulkan bahwa dalam motif politik, negara mampu melakukan intervensi terhadap kebijakan penerima, menjalin kerja sama dan mendapat akses politik.⁴¹

Dari motif politik yang dikemukakan Sogge, dapat dilihat dengan tiga indikator yaitu *policy intervention*, *cooperation* dan *access*.⁴² Pertama *policy intervention*, yang dimaksud intervensi disini adalah kondisi dimana negara pendonor melaksanakan atau memberikan intervensi kepada negara penerima bantuan, contohnya mempengaruhi dan mengarahkan pembuatan kebijakan di negara penerima bantuan.

³⁹ Ibid, hal 41-42.

⁴⁰ Ibid, hal 41.

⁴¹ Ibid, hal 41-42.

⁴² Ibid, hal 41-44.

Biasanya terjadi ketika negara menerima bantuan dari negara donor, terdapat syarat yang diberikan. Syarat tersebutlah yang digunakan negara donor untuk mempengaruhi kebijakan negara penerima bantuan. Intervensi ini dilakukan oleh negara pendonor untuk mencapai tujuannya dengan mempengaruhi arah kebijakan negara penerima bantuan.⁴³

Indikator kedua adalah *cooperation*, dimana negara donor berupaya untuk menjalin kerja sama dengan negara penerima. Kerja sama yang dilakukan ini memiliki tujuan untuk menjaga hubungan baik antara negara donor dengan negara penerima bantuan, yang nantinya akan menjadi penentu pola hubungan kedua belah pihak.⁴⁴

Lalu ketiga adalah *acces*, yang dimaksud akses disini adalah pembuka jalan bagi negara donor terhadap negara penerima bantuan untuk mendapat akses politik yang berujung pada akses sektor lainnya, dan juga menciptakan bantuan lainnya di negara penerima. Misalnya membuka jalan bagi negara donor untuk mendirikan perusahaan-perusahaan di negara penerima bantuan, membuka kesempatan untuk terlibat dalam proyek bantuan lainnya, bahkan biasanya negara mendapat akses terkait dengan sumber daya alam yang dimiliki negara penerima. Ketiga indikator tersebut digunakan untuk melihat apakah bantuan luar negeri yang diberikan negara donor kepada negara penerima bantuan digunakan untuk motif politik atau tidak.⁴⁵

⁴³ Ibid, hal. 41.

⁴⁴ Ibid, hal 42.

⁴⁵ Ibid.

Motif yang kedua adalah *mercantile motives* atau motif ekonomi, yang menjelaskan bahwa pemberian bantuan luar negeri oleh negara diharapkan dapat memberi keuntungan ekonomi. Dalam bukunya Sogge, keuntungan jangka waktu pendek dalam motif ekonomi adalah memperoleh pangsa pasar di negara penerima bantuan. Sedangkan keuntungan jangka waktu panjang adalah negara berupaya untuk meningkatkan peluang perdagangan melalui kegiatan ekspor-impor, dan meningkatkan investasi.⁴⁶

Dari pernyataan tersebut dapat dilihat bahwa dalam motif ekonomi, terdapat dua indikator untuk memperoleh keuntungan, yaitu *export-import* dan *investment*.⁴⁷ Kegiatan *export-import* yang dilakukan negara dalam hal ini digunakan untuk meningkatkan sektor perekonomian negara, kegiatan ini terjadi karena adanya perdagangan antara kedua belah pihak. Kondisi ini menguntungkan negara donor, karena negara donor dapat memperluas pasar di negara penerima bantuan atau menjaga hubungan perdagangan yang sudah terjadi.⁴⁸ Sedangkan *investment* disini dimaksudkan bahwa pemberian bantuan luar negeri oleh negara donor kepada negara penerima bantuan bertujuan untuk melakukan penanaman modal. Penanaman modal yang dilakukan negara donor tidak hanya berada di satu perusahaan, melainkan di beberapa perusahaan di negara penerima dan bersifat jangka panjang. Kondisi ini

⁴⁶ Ibid, hal. 42.

⁴⁷ Ibid.

⁴⁸ Ibid.

juga dapat mendorong upaya negara donor untuk mendapatkan sumber daya alam dari negara penerima bantuan.⁴⁹

Motif yang terakhir adalah *humanitarian and ethical motives* atau motif kemanusiaan, menjelaskan bahwa bantuan yang ditujukan berdasarkan solidaritas dan tujuan murni yaitu untuk misi kemanusiaan, bukan untuk misi politik maupun ekonomi. Dalam jangka waktu pendek, motif ini digunakan untuk menunjukkan rasa simpati dan perhatian kepada negara penerima bantuan. Sedangkan jangka panjangnya untuk mengurangi kemiskinan. Sehingga dari pernyataan tersebut dapat dilihat dua indikator yaitu *showing compassion* dan *reducing poverty*.⁵⁰ Indikator *showing compassion* menjelaskan ketika negara donor memberi bantuan luar negeri kepada negara penerima bantuan untuk menunjukkan rasa simpati dan kepedulian, sehingga mendapatkan citra positif, baik di negara penerima bantuan maupun di dunia internasional.⁵¹ Lalu indikator *reducing poverty* menjelaskan ketika negara donor memberikan bantuan luar negeri kepada negara penerima bantuan untuk mengurangi tingkat kemiskinan yang ada di negara tersebut.⁵²

2.3. Operasionalisasi Konsep

2.3.1. Motif Politik

Pada variabel ini, Sogge menjelaskan bahwa pemberian bantuan luar negeri oleh negara donor dipengaruhi oleh kepentingan politik negaranya dimana negara

⁴⁹ Ibid.

⁵⁰ Ibid.

⁵¹ Ibid.

⁵² Ibid.

mampu melakukan intervensi terhadap kebijakan negara penerima, menjalin kerja sama dan mendapat akses politik.

Dalam indikator *policy intervention*, negara pendonor dapat mempengaruhi dan mengarahkan pembuatan kebijakan di negara penerima bantuan dan biasanya terjadi ketika negara menerima bantuan dari negara donor, terdapat syarat yang diberikan. Syarat tersebut digunakan negara donor untuk mempengaruhi kebijakan negara penerima bantuan. Dalam kasus pemberian ODA Jepang untuk pembangunan MRT Jakarta, JICA memberikan persyaratan yang sangat ketat terkait bantuan pinjamannya kepada Indonesia melalui pembangunan MRT Jakarta sehingga dapat mempengaruhi kebijakan di Indonesia. Namun, penulis akan melihat apakah melalui persyaratan-persyaratan tersebut dapat membawa keuntungan di bidang politik bagi Jepang.

Pada indikator *cooperation*, negara donor berupaya untuk menjalin kerja sama dengan negara penerima. Kerja sama yang dilakukan ini memiliki tujuan untuk menjaga hubungan baik antara negara donor dengan negara penerima bantuan. Dalam pemberian ODA, Jepang diwakilkan oleh JICA untuk bekerjasama dengan PT. MRT Jakarta dalam proses pembangunan MRT Jakarta, agar hubungan baik Jepang dengan Indonesia terjaga.

Lalu indikator terakhir adalah *access*, dimana digunakan sebagai pembuka jalan bagi negara donor terhadap negara penerima bantuan, dan juga menciptakan bantuan lainnya di negara penerima. Misalnya membuka jalan bagi negara donor untuk mendirikan perusahaan-perusahaan di negara penerima bantuan, membuka

kesempatan untuk terlibat dalam proyek bantuan lainnya, bahkan biasanya negara mendapat akses terkait dengan sumber daya alam yang dimiliki negara penerima. Dengan pembangunan MRT Jakarta, Jepang memiliki kesempatan lebih besar untuk menciptakan program-program lainnya dari bantuan luar negeri yang diberikan. Misalnya dengan membuka akses bagi Jepang untuk terlibat dalam proyek-proyek pembangunan infrastruktur yang sedang atau akan dilaksanakan. Selain itu juga dengan adanya hubungan kerja sama yang baik antara JICA dan PT. MRT, akses Jepang terhadap sumber daya alam dan tenaga kerja di Indonesia pun semakin mudah didapatkan.

2.3.2. Motif Ekonomi

Pada variabel ini, Sogge menjelaskan bahwa pemberian bantuan luar negeri oleh negara diharapkan dapat memberi keuntungan ekonomi yaitu memperoleh pangsa pasar di negara penerima bantuan, selain itu juga dapat meningkatkan peluang perdagangan melalui kegiatan ekspor-impor serta meningkatkan investasi.

Pada indikator *export-import*, kegiatan ekspor-impor yang dilakukan negara digunakan untuk meningkatkan sektor perekonomian negara, kegiatan ini terjadi karena adanya perdagangan antara kedua belah pihak. Kondisi ini menguntungkan negara donor, karena negara donor dapat memperoleh pangsa pasar di negara penerima bantuan atau menjaga hubungan perdagangan yang sudah terjadi. Dari pembangunan MRT Jakarta, Jepang dapat memanfaatkannya untuk mengekspor mesin canggih dan teknologi-teknologi yang mereka ciptakan. Misalnya saja Jepang

mengekspor rangkaian gerbong kereta MRT Jakarta.⁵³ Selain itu juga dengan pembangunan MRT Jakarta, Jepang mendapat kemudahan impor bijih logam dari Indonesia yang kemudian digunakan untuk produksi MRT. Karena hubungan kerja sama perdagangan Jepang dengan Indonesia semakin erat inilah sehingga Jepang mendapat kemudahan untuk impor non migas dari Indonesia.

Lalu indikator selanjutnya adalah *investment*, dimana pemberian bantuan luar negeri oleh negara donor kepada negara penerima bantuan bertujuan untuk melakukan penanaman modal. Penanaman modal yang dilakukan negara donor tidak hanya berada di satu perusahaan, melainkan di beberapa perusahaan di negara penerima dan bersifat jangka panjang. Pembangunan MRT Jakarta yang mendapat dana bantuan dari ODA Jepang membuka kesempatan untuk Jepang melakukan investasi kepada proyek-proyek pembangunan infrastruktur di Indonesia. Misalnya perusahaan Jepang berinvestasi untuk proyek-proyek yang sedang atau akan dijalankan, seperti proyek kereta cepat Jakarta ke Surabaya yang ditangani oleh JICA. Selain itu juga MRT Jakarta menjadi proyek percontohan nasional untuk dikembangkan di daerah lain, sehingga sangat memungkinkan bahwa Jepang akan kembali terlibat dan memiliki peluang besar untuk berinvestasi pada proyek tersebut.

2.3.3. Motif Kemanusiaan

Motif terakhir adalah motif kemanusiaan, yang mana Sogge menjelaskan pada variabel ini bahwa bantuan yang ditujukan berdasarkan solidaritas dan tujuan murni

⁵³ Arimbi Ramadhiani, "2 Rangkaian Kereta MRT Tiba di Jakarta", diakses melalui <https://properti.kompas.com/read/2018/04/04/190000921/2-rangkaian-kereta-mrt-tiba-di-jakarta> pada tanggal 30 April 2018.

yaitu untuk misi kemanusiaan, bukan untuk misi politik maupun ekonomi. Indikator *showing compassion* menjelaskan ketika negara donor memberi bantuan luar negeri kepada negara penerima bantuan untuk menunjukkan rasa simpati dan kepedulian, sehingga mendapatkan citra positif, baik di negara penerima bantuan maupun di dunia internasional. Komitmen Jepang dalam membantu Indonesia untuk mengatasi masalah kemacetan di Kota Jakarta menjadi salah satu bukti Jepang ingin menunjukkan citra positif bahwa Jepang peduli pada pembangunan negara-negara berkembang, khususnya Indonesia yang sudah sejak lama mendapat bantuan dari Jepang dalam pembenahan sistem transportasi.

Lalu indikator *reducing poverty* menjelaskan ketika negara donor memberikan bantuan luar negeri kepada negara penerima bantuan untuk mengurangi tingkat kemiskinan yang ada di negara tersebut. Dengan adanya pembangunan MRT Jakarta, menciptakan banyak lapangan pekerjaan bagi masyarakat, sehingga mengurangi kemiskinan di Indonesia. Seperti yang sudah dijelaskan sebelumnya, proyek MRT Jakarta menciptakan sekitar 48.000 pekerjaan baru.

Untuk mempermudah pemahaman operasionalisasi konsep di atas, maka penulis membuat sebuah tabel operasionalisasi sebagai berikut:

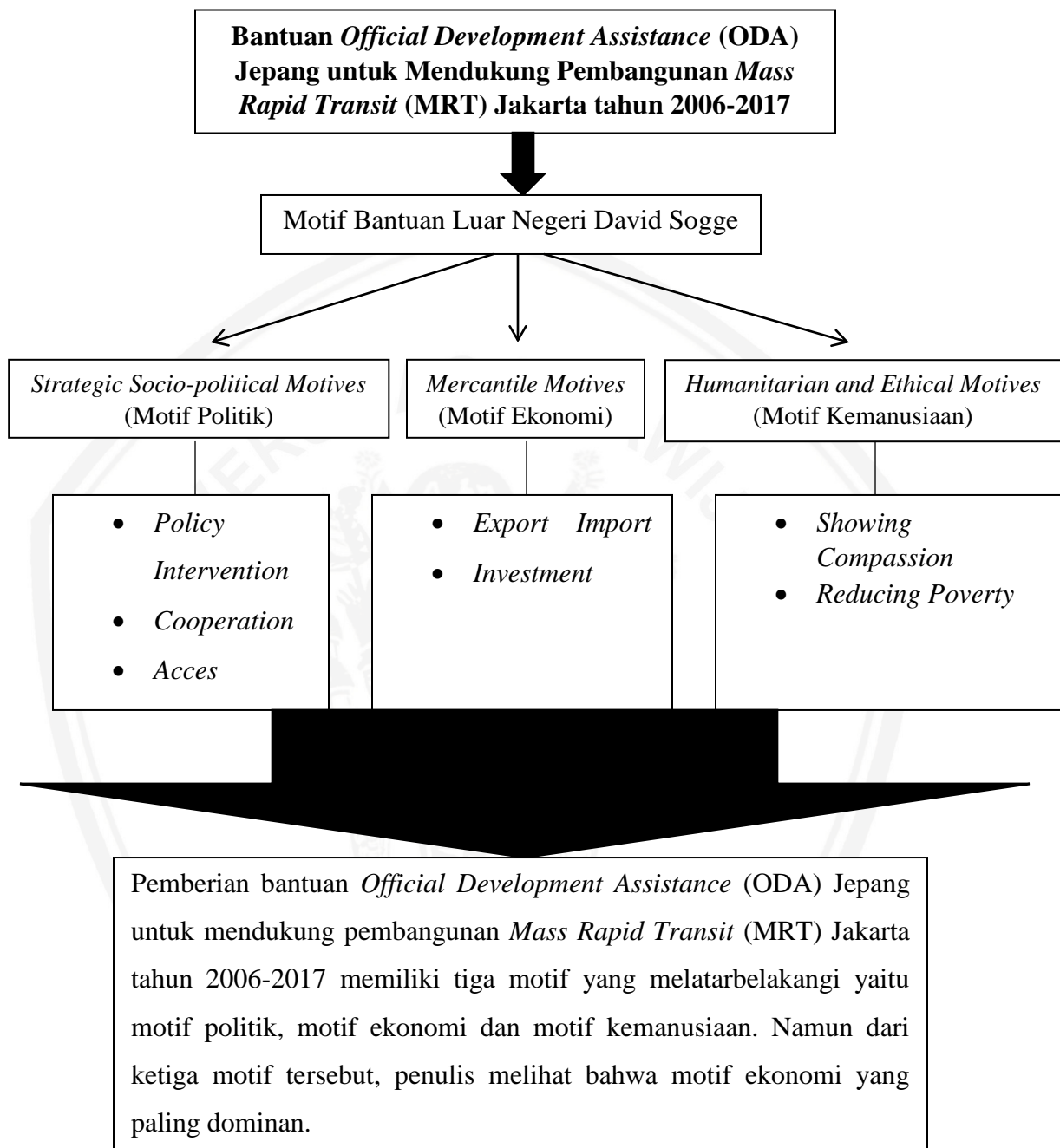
Tabel 2.1. Operasionalisasi Konsep Motif Bantuan Luar Negeri

Variabel	Indikator	Operasionalisasi
<i>Strategic Socio-political Motives</i> (Motif Politik)	<i>Policy Intervention</i>	Adanya pemberian persyaratan-persyaratan yang sangat ketat oleh JICA dalam pembangunan MRT Jakarta.
	<i>Cooperation</i>	Jepang diwakilkan JICA untuk bekerjasama dengan PT. MRT Jakarta dalam proses pembangunan MRT Jakarta.
	<i>Acces</i>	Terbukanya akses bagi Jepang untuk terlibat dalam proyek-proyek pembangunan infrastruktur yang sedang atau akan dilaksanakan, serta akses terhadap sumber daya alam dan tenaga kerja di Indonesia pun semakin mudah didapatkan.
<i>Mercantile Motives</i> (Motif Ekonomi)	<i>Export-Import</i>	<ul style="list-style-type: none"> Jepang mengekspor mesin canggih dan teknologi-teknologi yang mereka ciptakan ke Indonesia, seperti rangkaian gerbong kereta MRT Jakarta. Jepang mendapat kemudahan impor bijih logam dari Indonesia yang kemudian digunakan untuk produksi MRT.

	<i>Investment</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Perusahaan Jepang berinvestasi untuk proyek-proyek yang sedang atau akan dijalankan, seperti proyek kereta cepat Jakarta ke Surabaya yang ditangani oleh JICA. • MRT Jakarta menjadi proyek percontohan nasional untuk dikembangkan di daerah lain, membuka peluang investasi Jepang untuk proyek tersebut.
<i>Humanitarian and Ethical Motives</i> (Motif Kemanusiaan)	<i>Showing Compassion</i>	Adanya upaya mendapatkan citra positif oleh Jepang yang secara implisit terlihat dari bantuan ODA untuk pembangunan MRT Jakarta, sebagai bentuk komitmen Jepang dalam membantu mengatasi kemacetan Ibukota.
	<i>Reducing Poverty</i>	Pembangunan MRT Jakarta menciptakan banyak lapangan pekerjaan bagi masyarakat, sehingga mengurangi kemiskinan di Indonesia.

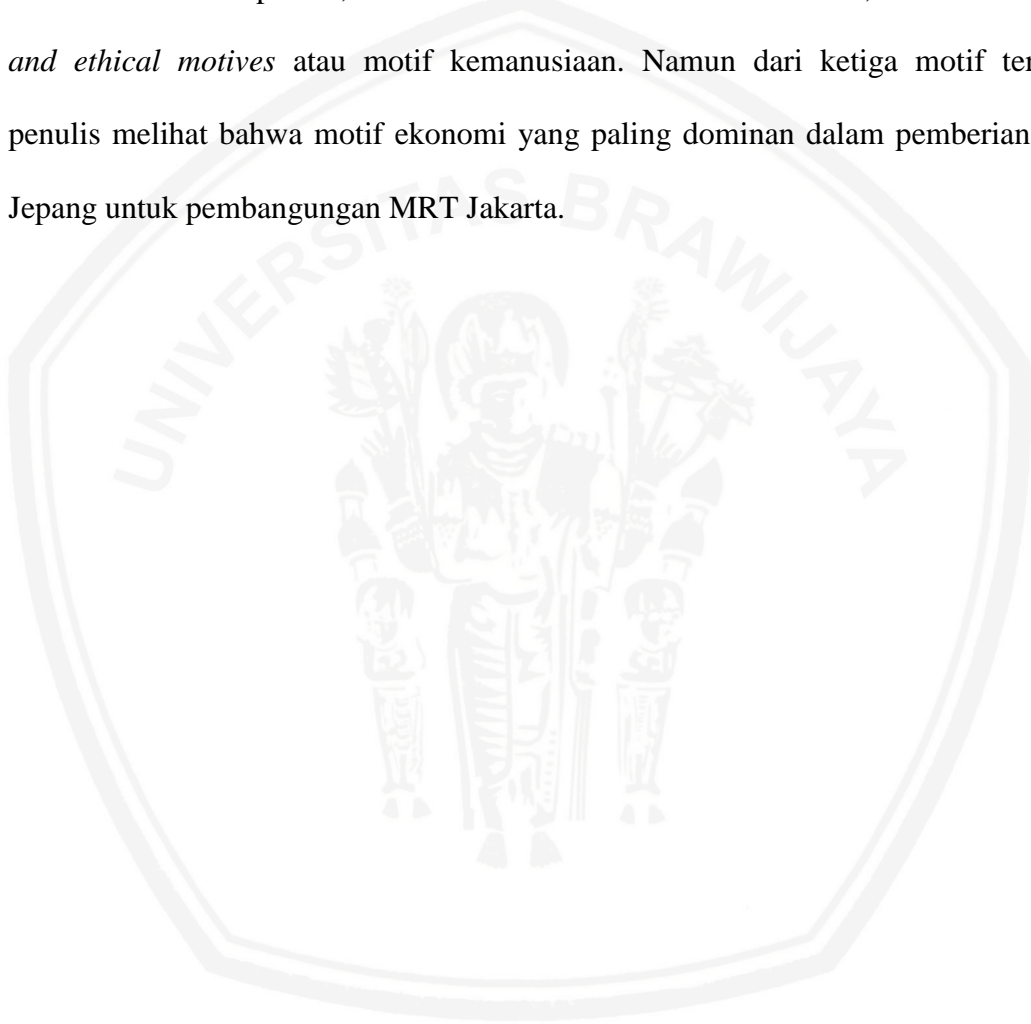
Sumber: Diolah oleh Penulis dari Konsep Motif Bantuan Luar Negeri oleh David Sogge dalam *Give and Take: What's the Matter with Foreign Aid*. 2002.

2.4. Kerangka Pemikiran



2.5. Argumen Utama

Pemberian bantuan *Official Development Assistance* (ODA) Jepang untuk mendukung pembangunan *Mass Rapid Transit* (MRT) Jakarta tahun 2006-2017 memiliki tiga motif yang melatarbelakangi yaitu yaitu *strategic socio-political motives* atau motif politik, *mercantile motives* atau motif ekonomi, dan *humanitarian and ethical motives* atau motif kemanusiaan. Namun dari ketiga motif tersebut, penulis melihat bahwa motif ekonomi yang paling dominan dalam pemberian ODA Jepang untuk pembangunan MRT Jakarta.



BAB III

METODE PENELITIAN

3.1. Jenis Penelitian

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan jenis penelitian deskriptif dengan menggunakan pendekatan kualitatif. Penelitian deskriptif ini bertujuan untuk memberi deskripsi atau gambaran suatu fenomena dengan cara mengidentifikasi fenomena yang terjadi secara mendalam. Data yang diperoleh akan disusun dan dijelaskan, kemudian menghasilkan analisa terhadap isu yang diteliti, sehingga hasil akhir penelitian tersusun secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat, serta hubungan antar fenomena yang diselidiki.⁵⁴ Dalam penelitian ini, penulis berusaha memahami fenomena yang kemudian memberi gambaran, deskripsi atau interpretasi dalam bentuk kata-kata. Deskripsi tersebut menjelaskan hubungan yang terjadi antara kedua pihak melalui rumusan masalah, lalu penulis menggunakan konsep bantuan luar negeri untuk menjelaskan fenomenanya.

3.2. Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup penelitian ini akan berfokus pada motif pemberian bantuan luar negeri yang dilakukan Jepang kepada Indonesia, khususnya proyek pembangunan transportasi massal MRT Jakarta, melalui *Official Development Assistance* (ODA) pada tahun 2006 – 2017. Kurun waktu tersebut dipilih karena dalam proses pengerjaannya yang disepakati sejak tahun 2006, MRT Jakarta direncanakan selesai

⁵⁴ Mohammad Nazir, "Metode Penelitian", (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1988), hal. 63.

pada tahun 2018. Namun, pada tahun 2017, dana yang dibutuhkan untuk menyelesaikan pembangunan Fase I tidak mencukupi. Setelah sebelas tahun proses pengerjaan, dana yang dibutuhkan kurang dan Jepang tetap konsisten membiayai proyek MRT Jakarta. Sehingga penulis membatasi penelitian sampai tahun 2017 dimana terdapat pengajuan penambahan biaya pinjaman untuk pembangunan MRT Jakarta Fase I.

3.3. Teknik Pengumpulan Data

Dalam melakukan penelitian serta menjawab rumusan masalah dalam penelitian ini, penulis menggunakan teknik studi pustaka dengan mengumpulkan data sekunder . Data tersebut didapatkan melalui studi pustaka, yaitu data-data yang berasal dari bahan-bahan kepustakaan atau literatur yang berkaitan dengan pokok pembahasan yang akan dibahas peneliti. Bahan-bahan tersebut dapat berupa buku, jurnal, artikel, publikasi media, dan data-data dari situs yang kredibel yang dapat digunakan untuk mendukung penelitian ini.

3.4. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang digunakan penulis dalam penelitian ini adalah teknik analisis data kualitatif, dimana penulis menganalisis permasalahan terkait motif Jepang dalam pemberian ODA untuk pembangunan MRT Jakarta berdasarkan fakta-fakta yang ada dari berbagai sumber, kemudian mengolah data-data tersebut untuk menghasilkan kesimpulan. Penulis menggunakan teknik analisa data kualitatif karena data-data yang disajikan berupa penjelasan mengenai fenomena yang berbentuk penjabaran dengan kata-kata dan bukan dengan angka-angka.

3.5. Sistematika Penulisan

Secara keseluruhan, penulisan penelitian ini akan terbagi dalam enam bab. Pembahasan terperinci yang terdapat dalam masing-masing bab akan dijelaskan dalam sub bab. Pembahasan dalam setiap babnya saling berhubungan membentuk penulisan yang sistematis.

Bab 1 Pendahuluan

Bab ini berisikan pendahuluan penelitian yang meliputi latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian dan manfaat penelitian. Dalam latar belakang akan menjelaskan mengenai topik penelitian yang dipilih oleh penulis yaitu terkait motif bantuan luar negeri Jepang kepada pembangunan transportasi massal di Jakarta, yang mana topik tersebut dianggap memiliki urgensi sehingga memunculkan pertanyaan dalam rumusan masalah.

Bab 2 Tinjauan Pustaka

Berisikan kerangka pemikiran penelitian yang menjelaskan konsep yang akan dipakai dalam penelitian, dan juga menjelaskan operasionalisasi konsep dalam fenomena yang akan diteliti. Dalam bab ini terlebih dahulu akan dijelaskan tentang studi terdahulu yang digunakan peneliti dalam penulisan, lalu kerangka konseptual yang menjelaskan konsep bantuan luar negeri yang penulis pakai, operasionalisasi konsep tersebut terhadap permasalahan yang diangkat, kemudian kerangka pemikiran dan diakhiri dengan argumen utama sebagai kesimpulan awal yang diambil penulis dalam penelitian ini.

Bab 3 Metode Penelitian

Bab ini menjelaskan metode penelitian yang akan digunakan peneliti dalam menjelaskan secara sistematis yang meliputi jenis penelitian, ruang lingkup penelitian, teknik pengumpulan data, teknik analisis data, dan sistematika penulisan.

Bab 4 Bantuan *Official Development Assistance* (ODA) Jepang ke Indonesia

Dalam bab ini akan berisi gambaran umum dari kasus yang diangkat, akan dijelaskan mengenai awal mula bantuan luar negeri Jepang atau ODA Jepang, kemudian perkembangannya sampai ODA Jepang masuk ke Indonesia, serta juga akan dijelaskan mengenai proyek pembangunan MRT Jakarta.

Bab 5 Analisis Motif ODA Jepang untuk Mendukung Pembangunan MRT Jakarta

Berisikan jawaban penulis terhadap rumusan masalah dalam bentuk pembahasan dan analisis penulis terhadap motif-motif apa saja yang terdapat dalam pemberian bantuan ODA Jepang untuk pembangunan MRT Jakarta pada tahun 2006 sampai 2017 dengan menggunakan konsep bantuan luar negeri, beserta variabel dan indikatornya yang dioperasionalisasikan dengan permasalahan yang diangkat. Sehingga penulis juga memaparkan hal-hal yang dilakukan Jepang terkait bantuan luar negeri ke Indonesia yang memenuhi indikator motif bantuan luar negeri.

Bab 6 Penutup

Bab ini adalah penutup atau akhir dari penulisan penelitian yang berisikan kesimpulan dan ringkasan dari seluruh penelitian yang ditulis, serta saran terkait penelitian ini.

BAB IV

OFFICIAL DEVELOPMENT ASSISTANCE (ODA) JEPANG DI INDONESIA

4.1. ODA Jepang di Kawasan Regional Asia Tenggara

Jepang merupakan salah satu negara yang dianggap paling sukses dalam membangun perekonomiannya dan menjadi salah satu negara pendonor ODA. Hal ini terbukti dari perjalanan panjang sejarah pembangunan ekonomi Jepang, terlebih pasca Perang Dunia II. Kekalahan Jepang pada Perang Dunia II membuat kekacauan dan kerugian yang signifikan bagi perekonomiannya. Oleh karena itu, memasuki era Perang Dingin, Jepang di bawah kepemimpinan Perdana Menteri Yoshida menolak himbauan Amerika Serikat untuk terlibat dalam Perang Dingin dengan alasan ingin membangun ekonomi dalam negerinya.⁵⁵

ODA atau *Official Development Assistance* sendiri merupakan bantuan keuangan dan teknis yang diberikan pemerintah kepada negara berkembang sebagai bagian dari kerja sama ekonomi.⁵⁶ Program ODA merupakan bantuan dari negara-negara maju yang tergabung dalam *Organization of Economic Cooperation and Development* (OECD) yang memiliki salah satu instrumen bernama *Development*

⁵⁵ Op.Cit, Bambang Cipto.

⁵⁶ JICA Annual Report 2015, "Program Goals and Overview Japan's ODA", hal. 12, diakses melalui https://www.jica.go.jp/english/publications/reports/annual/2015/c8h0vm00009q82bm-att/2015_04.pdf, pada tanggal 10 Agustus 2018.

repository.ub.ac

Assistant Committee (DAC), yang merupakan forum internasional terkait kerjasama pembangunan terhadap negara-negara berkembang dan miskin.⁵⁷

ODA secara luas diklasifikasikan menjadi dua jenis: bantuan bilateral dan bantuan multilateral. Bantuan multilateral terdiri dari pembiayaan dan kontribusi keuangan kepada organisasi internasional, sementara bantuan bilateral diberikan dalam tiga bentuk: Kerjasama Teknis, Bantuan Pinjaman, dan Bantuan Hibah. Selain itu, skema bantuan bilateral lainnya termasuk pengiriman sukarelawan, bantuan darurat bencana, dan kerja sama partisipasi masyarakat.⁵⁸

Dalam memberikan bantuan bilateralnya, Pemerintah Jepang telah melakukan reformasi yang menyusun strategi kebijakan ODA dan memperkuat sistem implementasi dengan tujuan untuk lebih meningkatkan kualitas ODA-nya. Dengan tujuan mengintegrasikan organisasi pelaksana ODA sebagai bagian dari reformasi ini, Operasi Kerjasama Ekonomi Luar Negeri dari *Japan Bank for International Cooperation* (JBIC) dan Operasi Bantuan Hibah dari *Ministry of Foreign Affairs of Japan* (MOFA) dipindahkan ke JICA pada 1 Oktober 2008, sehingga menciptakan "JICA Baru." Melalui integrasi ini, tiga skema bantuan ODA Jepang telah menjadi kesatuan yang memungkinkan JICA untuk memberikan bantuan yang efektif dan efisien. Tiga skema bantuan bilateral Jepang tersebut adalah⁵⁹:

⁵⁷ Setiyo HN, "Pemahaman Tentang official Development Assistance (ODA)", diakses melalui <https://www.ajarekonomi.com/2016/08/pemahaman-tentang-official-development.html>, pada tanggal 10 Agustus 2018

⁵⁸ Op.Cit, JICA Annual Report 2015.

⁵⁹ Ibid, hal. 12-13.

- **Kerjasama Teknis** mengacu pada teknologi, pengetahuan, dan pengalaman Jepang untuk membina sumber daya manusia yang akan mempromosikan pembangunan sosial ekonomi di negara-negara berkembang. Selain itu, melalui kerja sama dengan negara-negara mitra dalam perencanaan bersama rencana kerjasama yang sesuai dengan situasi lokal, kerjasama teknis mendukung pengembangan dan peningkatan teknologi yang sesuai untuk keadaan aktual negara-negara ini, sementara juga berkontribusi untuk meningkatkan tingkat teknologi secara keseluruhan dan pengaturan kerangka kerja dan organisasi institusional yang baru. Ini memungkinkan negara mitra untuk mengembangkan kapasitas pemecahan masalah dan mencapai pertumbuhan ekonomi. Kerjasama teknis meliputi penerimaan peserta pelatihan, pengiriman ahli, penyediaan peralatan dan pelaksanaan penelitian yang ditujukan untuk mendukung pembuatan kebijakan dan perencanaan proyek pekerjaan umum (Kerjasama Teknis untuk Perencanaan Pembangunan).
- **Bantuan Pinjaman** mendukung upaya negara berkembang untuk maju dengan menyediakan negara-negara ini dengan modal yang diperlukan untuk pembangunan di bawah suku bunga jangka panjang dan jauh lebih rendah daripada tingkat komersial. Jenis-jenis utama dari Bantuan Pinjaman adalah Pinjaman BPR dan Pembiayaan Investasi Sektor Swasta. Pinjaman ODA secara khusus memungkinkan penyediaan

pembiayaan dalam jumlah yang lebih besar dibandingkan dengan Kerjasama Teknis atau Bantuan Hibah, dan oleh karena itu bentuk bantuan ini telah dimanfaatkan dengan baik untuk membangun infrastruktur dasar berskala besar di negara-negara berkembang. Meskipun bantuan pinjaman membutuhkan pelunasan penuh oleh negara penerima, ini mendorong negara penerima untuk fokus erat pada kepentingan dan prioritas proyek dan untuk membuat upaya untuk mengalokasikan dan memanfaatkan dana seefisien mungkin. JBIC yang merupakan lembaga keuangan berbasis kebijakan yang sepenuhnya dimiliki oleh pemerintah Jepang berperan sebagai instrumen dalam mencairkan dana bantuan ODA berupa pinjaman dengan bunga rendah.

- **Bantuan Hibah**, yang merupakan metode bantuan yang menyediakan dana yang diperlukan untuk mempromosikan pembangunan sosial ekonomi, adalah kerjasama keuangan dengan negara-negara berkembang tanpa kewajiban untuk membayar kembali. Khususnya di negara-negara berkembang dengan tingkat pendapatan rendah, bantuan hibah secara luas diimplementasikan untuk membangun rumah sakit, jembatan dan infrastruktur sosial ekonomi lainnya, serta untuk mempromosikan pendidikan, program HIV/AIDS, perawatan kesehatan anak-anak dan kegiatan lingkungan, yang secara langsung mendukung peningkatan standar hidup.

Fakta bahwa Jepang berangkat dari negara penerima donor, hingga mulai menjadi negara pemberi bantuan sejak 1954 menjadi salah satu kesuksesan pembangunan ekonominya. Hal ini berarti hanya berjarak kurang lebih sembilan tahun setelah kehancuran Jepang pada Perang Dunia II, Jepang melakukan perubahan dari sekedar negara penerima bantuan hingga menjadi negara pendonor besar di dunia. Jepang pertama kali menjadi negara donor sejak keikutsertaannya dalam *Colombo Plan* pada tahun 1954, dan telah menyumbang lebih dari US\$ 221 Miliar (sekitar 31.7 Triliun Yen) dalam rancangan ODA kepada 185 negara. Pada tahun 1989, Jepang menjadi negara pendonor terbesar di dunia untuk pertama kalinya dan bertahan selama kurun waktu 1991 hingga 2001.⁶⁰

Pada awal berdirinya, bantuan Jepang dimulai dari strategi pemulihan ekonomi pasca perang oleh negosiasi pampasan perang atau kerja sama ekonomi dengan negara-negara Asia yang telah diduduki Jepang selama Perang Dunia II. Pada tahun 1954, Perjanjian Damai Jepang pertama kali ditandatangani dengan Burma (sekarang Myanmar) dan Perjanjian tentang Reparasi dan Kerjasama Ekonomi. Pada tahun 1955 sebuah departemen reparasi didirikan oleh Departemen Luar Negeri di Kantor Urusan Asia-nya. Perjanjian reparasi ditandatangani antara Jepang dan Filipina pada tahun 1956, lalu antara Jepang dan Indonesia pada tahun 1958. Perjanjian juga

⁶⁰ Ryantori, "Motif di Balik Bantuan Jepang untuk Palestina dalam Kerangka CEAPAD", Jurnal Hubungan Internasional (Vol. 3, No. 2, Oktober 2014), diakses melalui <http://journal.umy.ac.id/index.php/jhi/issue/view/61>, pada tanggal 10 Agustus 2018.

ditandatangani dengan Thailand dan kemudian paket bantuan khusus diperluas ke Singapura, Vietnam, dan Malaysia.⁶¹

Secara keseluruhan, bantuan Jepang pada tahun 1950-an sangat terkait dengan kepentingan ekonominya yaitu perluasan pasar ekspor, jaminan masuknya bahan baku untuk memperluas perusahaan domestik dan mendukung partisipasi perusahaan Jepang di banyak negara Asia. Meskipun jumlah pengeluaran reparasi hanya sekitar US\$ 1 Miliar selama 20 tahun, namun memiliki kontribusi secara signifikan untuk mengejar kepentingan ekonominya. Pada saat yang sama pengaturan itu membantu negara-negara di Asia Tenggara untuk meningkatkan kapasitas mereka dan untuk mempercepat pembangunan ekonomi mereka. Jadi, kebijakan bantuan Jepang pada 1950-an dan 1960-an hanya dapat dilihat dari kepentingan ekonominya dalam periode pasca perang dan bukan dari kebijakan luar negeri Jepang secara keseluruhan.⁶²

Setelah pertengahan tahun 1970-an, *Association for Southeast Asian Nations* (ASEAN) masuk sebagai elemen baru dari kerangka kerja kebijakan Jepang. Kepentingan Jepang di kawasan Asia Tenggara dimulai sebelum Perang Dunia II dan semakin diintensifkan mengingat pembentukan ASEAN pada tahun 1967. Jepang percaya bahwa keamanan dan kemakmuran ekonominya berakar di antara lain, dari keamanan dan stabilitas Asia Tenggara. Maka dari itu, Jepang mulai meningkatkan

⁶¹ N.S Cooray and Md. Shahiduzzaman, "Determinants of Japanese Aid Allocation: An Econometric Analysis", International Development Series, 2004 (4), hal. 3. ISSN 2004-0600, diakses melalui <https://eprints.usq.edu.au/6295/>, pada tanggal 27 Agustus 2018.

⁶² Ibid.

hubungan diplomatiknya dengan kawasan Asia Tenggara secara keseluruhan dan tingkat bilateral.⁶³

Tabel 4.1. Distribusi Regional Bantuan ODA Jepang*

	1980	1985-89	1990-94	1995-1999	2000
Asia	1383 (70.51)	3183.2 (64.04)	4913.4 (58.30)	4993.716 (55.95)	5283.82 (54.81)
Northeast Asia	82 (4.18)	616.6 (12.41)	1133.2 (13.45)	1099.658 (12.32)	700.46 (7.2)
Southeast Asia	861 (43.89)	1684 (33.88)	2533.2 (30.06)	2444.924 (27.39)	3155.47 (32.73)
Southwest Asia	435 (22.18)	875.2 (17.61)	1229.2 (14.59)	1269.942 (14.23)	1130.07 (11.72)
Others	5 (0.25)	7.4 (0.15)	17.8 (0.21)	179.192 (2.01)	297.82 (3.09)
Middle East	204 (10.40)	403.6 (8.12)	829.8 (9.85)	546.23 (6.12)	727.46 (7.55)
Africa	223 (11.37)	622 (12.51)	934.2 (11.09)	1029.526 (11.53)	968.98 (10.05)
Central and South America	118 (6.02)	384.4 (7.73)	749.6 (8.89)	842.042 (9.43)	799.56 (8.29)
Oceania	12 (0.61)	67.6 (1.36)	131.2 (1.56)	160.446 (1.80)	151.06 (1.57)
Europe	-1.5 (-0.08)	4 (0.08)	106.8 (1.27)	156.424 (1.75)	117.57 (1.22)
Unspecified	23 (1.17)	305.6 (6.15)	763.4 (9.06)	1197.726 (13.42)	1591.64 (16.51)
Total	1961.5 (100.00)	4970.4 (100.00)	8427.6 (100.00)	8925.9 (100.00)	9640.09 (100.00)

Catatan: *Dalam kurung adalah jumlah persentase, dan pencairan dana bersih dalam Jutaan Dolar.

Sumber: Diolah oleh penulis dari "Determinants of Japanese Aid Allocation: An Econometric Analysis".⁶⁴

⁶³ Ibid, hal. 4.

⁶⁴ Ibid, hal. 9

Dapat dilihat dari skema distribusi tersebut, secara prioritas diberikan kepada Asia. Dari tabel tersebut kita dapat membandingkan bahwa bantuan Jepang ke Asia tidak terdistribusi secara merata. Wilayah Asia Tenggara, menerima bantuan ODA Jepang terbesar dibandingkan wilayah Asia lainnya, bahkan terbesar diantara regional dunia lainnya. Dalam distribusi regional ODA Jepang diatas, Afrika menempati urutan kedua sebagai wilayah dunia penerima terbesar dengan Amerika Latin dan Karibia menduduki posisi ketiga. Wilayah Asia Tenggara merupakan wilayah yang krusial bagi kelangsungan kemajuan ekonomi Jepang. Asia Tenggara yang notabene merupakan sumber bahan-bahan mentah bagi industri Jepang, serta basis pasar komoditas mereka.

Tabel 4.2. Pencairan ODA Jepang ke ASEAN Pada Tahun 2008-2012*

Tahun	2008	2009	2010	2011	2012
Negara					
Kamboja	134.34	225.79	151.2	223.73	103.64
Indonesia	1323.16	1271.13	588.47	847.52	277.55
Laos	64.33	88.37	65.8	119.72	79.62
Malaysia	34.44	24.81	30.61	82.71	8.7
Myanmar	47.43	46.34	38.79	63.16	2306.7
Fillipina	422.24	804.48	594.52	802.33	699.72
Thailand	685.58	93.05	311.63	41.61	124.65
Vietnam	946.19	1579.45	1013.7	2865.17	2131.51

Catatan: *Dalam 100 Juta Yen
Sumber: Diolah oleh penulis⁶⁵

⁶⁵ Nam Pan, Japanese ODA to Asian Countries "An Empirical Study of Myanmar Compared with Cambodia, Laos, and Vietnam", Policy Research Institute, diakses melalui https://www.mof.go.jp/pri/international_exchange/visiting_scholar_program/ws2014_d.pdf, pada tanggal 27 Agustus 2018.

Dari tabel tersebut, Vietnam menempati posisi teratas sebagai penerima bantuan Jepang dari 2009 hingga 2011. Namun pada 2012, Myanmar menjadi negara penerima bantuan Jepang teratas di antara negara-negara ASEAN. Totalnya sekitar 2307 Miliar Yen diikuti oleh Vietnam dengan aliran bantuan yang diterima 2132 Miliar. Untuk tahun yang sama, Filipina menduduki peringkat ketiga setelah Vietnam dengan aliran bantuan yang diterima sekitar 700 Miliar Yen kemudian Indonesia, Thailand dan Kamboja berada di urutan ke-4, ke-5 dan ke-6. Menurut Tabel, kecuali tahun 2012, di antara negara-negara berkembang di wilayah tersebut hanya Myanmar yang menerima bantuan dan kerjasama teknis dalam jumlah yang sangat sedikit dibandingkan dengan kebutuhannya.

Distribusi bantuan ODA Jepang sepanjang tahun 2007 – 2016 dibagi berdasarkan beberapa bentuk; yaitu infrastruktur dan layanan sosial seperti pendidikan, pasokan air bersih dan sanitasi; infrastruktur dan layanan ekonomi seperti energi, transportasi dan komunikasi; sektor produksi seperti pertanian, kehutanan dan perikanan, industri, pertambangan dan konstruksi, perdagangan dan pariwisata; multisektor; bantuan program seperti bantuan pangan dan bantuan kemanusiaan.⁶⁶

Distribusi bantuan ODA Jepang di setiap negara-negara Asia Tenggara berbeda-beda berdasarkan kondisi dan kebutuhan masing-masing negara. Sebagian besar bantuan ODA Jepang ke Filipina dialirkan ke infrastruktur dan layanan ekonomi, begitupun dengan Indonesia, Thailand dan Vietnam. Lalu bantuan ODA

⁶⁶ OECD, "ODA by Sector – Bilateral Commitments by donor and Recipient", diakses melalui <https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=DACSECTOR#>, pada tanggal 27 Agustus 2018.

Jepang ke Malaysia paling besar untuk sektor infrastruktur dan layanan sosial. Sedangkan sebagian besar bantuan ODA Jepang ke Laos pada tahun 2007-2010 untuk sektor infrastruktur dan layanan sosial, sementara pada tahun 2011-2016 ke sektor infrastruktur dan layanan ekonomi. Lalu sebagian besar bantuan ODA Jepang ke Myanmar lebih tinggi untuk infrastruktur dan layanan sosial, namun pada tahun 2015 sebagian besar bantuan diberikan ke sektor infrastruktur dan layanan ekonomi, bahkan berbeda jauh dari sektor sosial yang diberikan pada tahun sebelumnya. Sedangkan bantuan ODA Jepang ke Kamboja terbilang seimbang untuk semua sektor. Sedangkan Brunei Darussalan dan Singapura tidak menerima bantuan ODA Jepang karena kedua negara tersebut dianggap mampu untuk memenuhi pembangunan di negaranya, dapat dilihat juga dari **Tabel 4.2.** di atas bahwa dua negara tersebut juga tidak terdapat dalam daftar negara-negara yang mendapat pencairan ODA Jepang.⁶⁷

Di antara negara-negara Asia Tenggara, Indonesia memiliki daya tarik tersendiri bagi Jepang. Bagi Jepang, Indonesia memiliki potensi ekonomi yang besar, baik dalam bentuk kekayaan sumber daya alamnya maupun potensi pasarnya, sehingga Indonesia dinilai memiliki peranan yang penting di kawasan ASEAN. Kekayaan sumber daya alamnya yang melimpah, upah tenaga kerja buruhnya yang relatif murah, serta ditambah dengan jumlah penduduknya yang padat sehingga menjadi target pasar. Indonesia dianggap sebagai pintu masuk ASEAN, dimana membina hubungan baik dengan Indonesia, berarti pula akan membina hubungan

⁶⁷ Ibid.

baik dengan kawasan tersebut. Selain itu juga, Jepang memiliki kepentingan geopolitik atas wilayah Indonesia sebagai jalur perdagangan internasional Jepang.⁶⁸ Hal ini tentunya merupakan faktor penting bagi kelangsungan kepentingan ekonomi Jepang di kawasan Asia Tenggara. Jepang merupakan partner dagang terbesar Indonesia, baik dari sisi ekspor maupun impornya. Sejak tahun 1940-an, Indonesia memiliki ketergantungan impor dari Jepang, dan ketergantungan ekspor kepada Amerika Serikat. Namun semenjak tahun 1960-an, baik impor dan ekspor Indonesia tergantung pada Jepang.⁶⁹ Dari hal-hal tersebut tentunya Indonesia memiliki nilai lebih bagi Jepang dibandingkan negara-negara ASEAN lainnya.

4.2. Bantuan ODA Jepang di Indonesia

Amerika Serikat memprakarsai suatu pertemuan di San Francisco pada tahun 1951 untuk merundingkan Perjanjian Damai dan Pampasan Perang dengan Jepang yang secara resmi mengakhiri Perang Dunia II, pertemuan ini kemudian dikenal dengan Perjanjian San Fransisco. Beberapa negara, termasuk Indonesia, diundang dalam pertemuan tersebut. Kemudian pada tahun 1958, hubungan diplomatik antara Indonesia dengan Jepang dimulai dengan penandatanganan Perjanjian Perdamaian antara Jepang dengan Indonesia yang merupakan hasil tindak lanjut dari Perjanjian San Fransisco. Perjanjian bilateral antara Jepang dengan Indonesia tersebut merupakan kesepakatan ganti rugi berisi ketersediaan Jepang dalam mengganti pampasan perang senilai US\$ 223,080 juta, serta kesediaan Jepang untuk

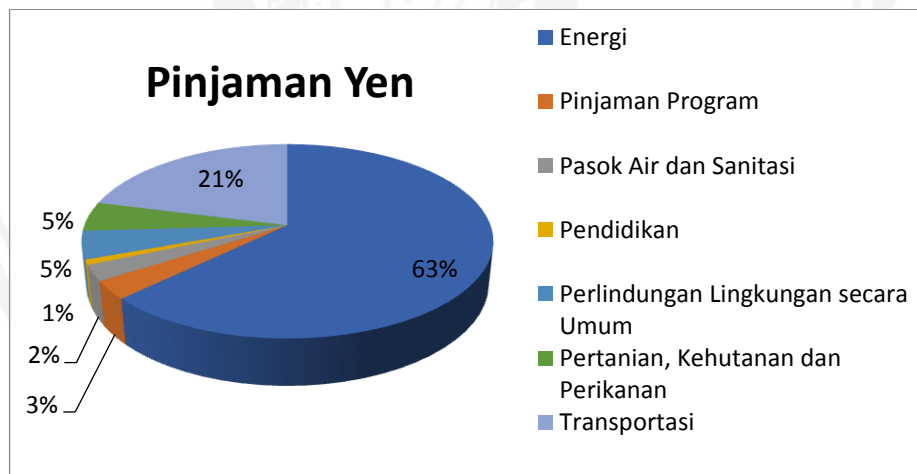
⁶⁸ Op.Cit, M. Mossadeq Bahri, hal 42.

⁶⁹ William R. Nester, *Japan and The Third World: Patterns, Power, and Prospects*, (London: Macmillan, 1992), hal. 135.

menanamkan modal di Indonesia dan mengusahakan pinjaman jangka panjang sampai batas US\$ 400 juta.⁷⁰

Namun sebenarnya sejak tahun 1954, Indonesia telah menerima bantuan dari Jepang. Bantuan ODA Jepang yang diterima Indonesia tersebut dalam bentuk penerimaan trainee untuk mendapatkan pelatihan di bidang industri, komunikasi transportasi, pertanian dan kesehatan. Sejak awal masuknya ke Indonesia, bantuan ODA Jepang yang diterima Indonesia di distribusikan untuk berbagai sektor, diantaranya sektor energi, sektor transportasi, sektor pertanian, kehutanan dan perikanan, sektor komunikasi dan informasi, sektor kesehatan dan kebersihan, sektor pemerintahan, dan lain-lain. Dapat dilihat pada grafik berikut.

Grafik 4.1. Distribusi Bantuan Pinjaman ODA Jepang di Indonesia Menurut Bidang pada Masing-masing Sektor (2003-2005)

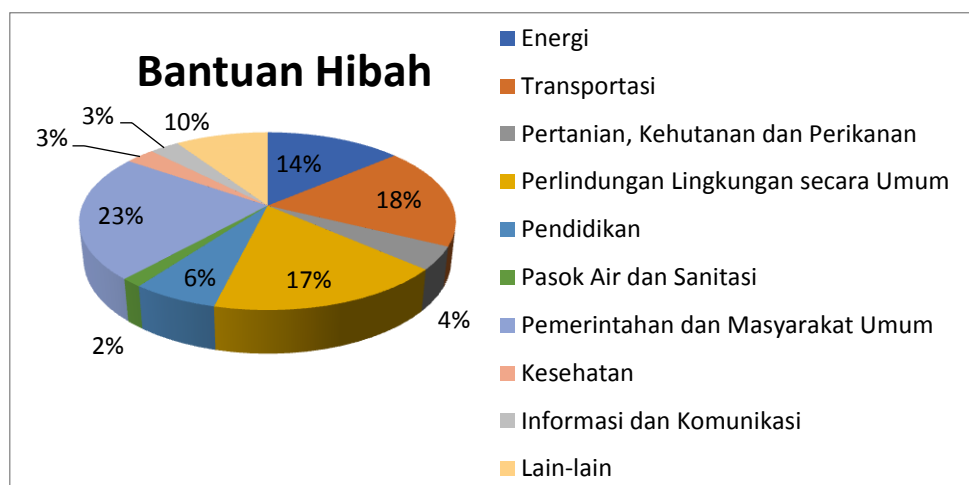


Sumber: Diolah oleh penulis (Departemen Luar Negeri Jepang)⁷¹

⁷⁰ Loc.Cit, Hendri F. Isnaeni, "Ganti Rugi Penjajahan".

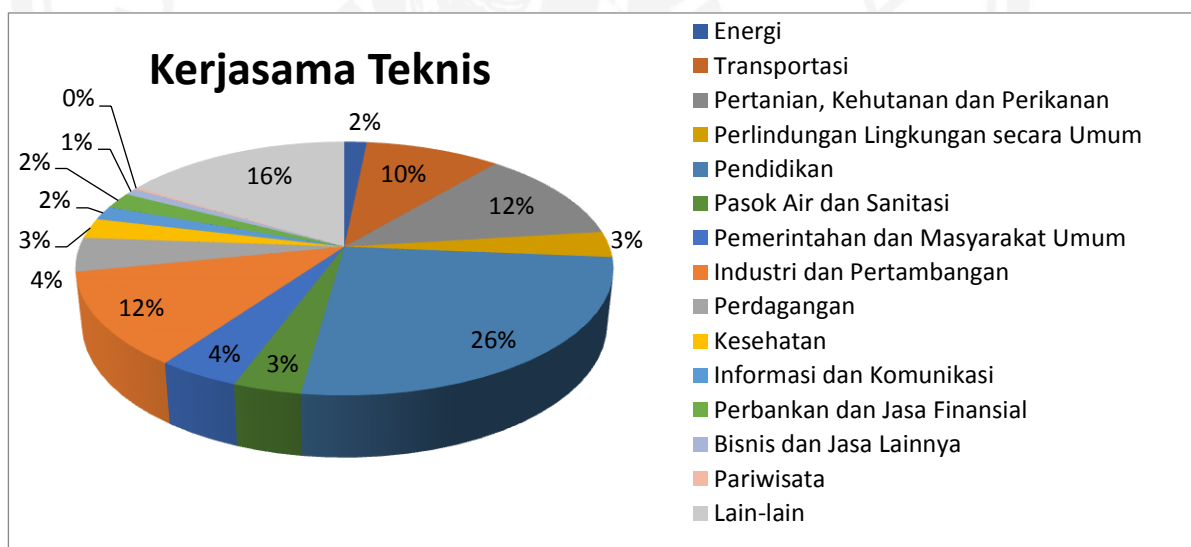
⁷¹ Kedutaan Besar Jepang di Indonesia, "Perincian ODA Jepang di Indonesia Menurut Bidang", diakses melalui http://www.id.emb-japan.go.jp/oda/id/datastat_04b.htm, pada tanggal 27 Agustus 2018.

Grafik 4.2. Distribusi Bantuan Hibah ODA Jepang di Indonesia Menurut Bidang pada Masing-masing Sektor (2003-2005)



Sumber: Diolah oleh penulis (Departemen Luar Negeri Jepang)⁷²

Grafik 4.3. Distribusi Bantuan Kerjasama Teknis ODA Jepang di Indonesia Menurut Bidang pada Masing-masing Sektor (2003-2005)



Sumber: Diolah oleh penulis (Departemen Luar Negeri Jepang)⁷³

⁷² Ibid.

⁷³ Ibid.

Grafik 1, 2, dan 3 adalah rincian distribusi ODA Jepang ke Indonesia berdasarkan tiga jenis bantuan yang diberikan ODA Jepang. Dari ketiga jenis bantuan ODA Jepang, dapat dilihat bahwa sebagian besar didistribusikan ke sektor yang berbeda-beda. Bantuan pinjaman Yen sebagian besar diberikan untuk energi, bantuan hibah sebagian besar diberikan untuk Pemerintahan dan masyarakat umum, lalu kerjasama teknis sebagian besar diberikan untuk pendidikan.

Namun, dari ketiga jenis bantuan ODA Jepang yang diberikan tersebut, bantuan dalam bentuk pinjaman Yen adalah bantuan yang paling besar jumlahnya diberikan oleh Jepang untuk Indonesia. (lihat **Lampiran 1. Nilai Realisasi Bantuan ODA Jepang di Indonesia Berdasarkan Tiga Jenis Bantuan dari Tahun 1960-2006**). dari tahun 1960-1965, Indonesia hanya menerima bantuan ODA Jepang dalam bentuk hibah. Pada tahun 1966, bantuan pinjaman Yen dan kerjasama teknis mulai diberikan Jepang, namun bantuan hibah tetap mendominasi jumlah bantuan ODA Jepang. Akhirnya mulai tahun 1967-2006, bantuan pinjaman Yen mendominasi bantuan ODA Jepang untuk Indonesia, dan jumlahnya terus meningkat setiap tahun.

Semua jenis bantuan ODA tentunya sangat berperan bagi pembangunan di Indonesia, namun dalam perkembangan bantuan ODA Jepang kepada Indonesia, yang memberi kontribusi besar terdapat dalam dua bidang utama, yaitu:⁷⁴

- Pengembangan sumber daya manusia, saat awal mulainya bantuan ODA Jepang ke Indonesia pada tahun 1954 dalam bentuk penerimaan *trainee* untuk

⁷⁴ Op.Cit, "Sejarah Bantuan ODA Jepang di Indonesia".

mendapatkan pelatihan di bidang industri, komunikasi, transportasi, pertanian dan kesehatan.

- Pembangunan infrastruktur sosial ekonomi, saat terjadinya krisis keuangan Asia dimana ODA Jepang memberi bantuan berupa pinjaman khusus, perpanjangan kewajiban pembayaran, dukungan strategi pemerintah, dan lain-lain. Selain itu juga saat terjadinya gempa dan tsunami di Aceh, Sumatera pada tahun 2004, dimana ODA Jepang menyediakan dana rekonstruksi dan rehabilitasi untuk korban bencana sebesar US\$ 640 Juta.

Bantuan ODA Jepang memberikan kontribusi besar bagi Indonesia melalui bidang pengembangan sumber daya manusia, pembangunan, dan infrastruktur sosial ekonomi. Dari awal masuknya, ODA Jepang bisa dikatakan mengalami peningkatan. Namun demikian, secara garis besar tidak ada perubahan yang signifikan dalam hal proporsi ODA yang diberikan, dimana mayoritasnya masih bantuan dalam bentuk pinjaman.

Saat krisis keuangan Asia berlangsung, Jepang masih tetap memfokuskan bantuan ODA ke Indonesia pada jenis pinjaman. Dalam menyeimbangkan neraca anggarannya yang telah menurun akibat krisis keuangan, ODA menjadi bentuk bantuan yang paling dibutuhkan. Bahkan periode krisis keuangan merupakan periode dimana ODA yang berupa pinjaman mencapai tingkat tertingginya, jika dibandingkan dengan periode-periode sebelumnya maupun periode-periode setelahnya, yakni pada

posisi yang jika dibulatkan mencapai 215,25 pada tahun 1997 dan 230,48 Miliar Yen pada tahun 1998.⁷⁵

Table 4.3. Bantuan Pinjaman ODA Jepang ke Indonesia Sebelum dan Sesudah Krisis Keuangan Asia

No.	Tahun	Jumlah*
1.	1993	158,04
2.	1994	157,97
3.	1995	170,07
4.	1996	190,05
5.	1997	215,25
6.	1998	230,48
7.	1999	71,92
8.	2000	99,16
9.	2001	90,82
10.	2002	88,93

Keterangan: *Dalam Miliar Yen

Sumber: Situs Japan *Official Development Assistance* Indonesia⁷⁶

Jika melihat jumlah bantuan pinjaman ODA Jepang yang disalurkan setiap tahunnya pasca krisis keuangan Asia, kemudian membandingkannya dengan jumlah ODA per-tahun pada tahun-tahun sebelum krisis keuangan Asia sampai dengan terjadinya krisis keuangan Asia, maka akan terlihat terjadinya penurunan jumlah pinjaman ODA yang dialirkan ke Indonesia. Data di atas tidak termasuk bantuan ODA dalam bentuk hibah dan kerja sama teknis. Namun, penurunan jumlah bantuan ODA ini tidaklah terlalu berpengaruh bagi Indonesia, karena pada dasarnya Jepang

⁷⁵ Op.Cit, Kurnya Roesad.

⁷⁶ Op.Cit, "Realisasi Bantuan ODA Jepang di Indonesia Menurut Skema".

tetap menjadi negara yang paling banyak menyalurkan ODA-nya kepada Indonesia⁷⁷, dibandingkan dengan negara pendonor lainnya, baik bersifat bilateral maupun multilateral. Hal ini dapat dilihat dari bantuan Jepang kepada Indonesia yang secara kumulatif sampai tahun 2006 berjumlah US\$ 29,5 Miliar. Sehingga bagi Indonesia, Jepang adalah negara donor terbesar, dan bagi Jepang, Indonesia adalah negara penerima bantuan terbesar. Dengan latar belakang inilah, Jepang dan Indonesia telah menjalin persahabatan selama setengah abad, kedua negara ini telah menjadi mitra penting secara timbal balik.⁷⁸

Seperti yang sudah dijelaskan sebelumnya, bahwa ODA Jepang yang di distribusikan ke Indonesia sebagian besar dalam bentuk pinjaman Yen, dimana sektor energi menempati urutan teratas. Lalu di urutan kedua, sektor transportasi menjadi fokus bantuan pinjaman ODA Jepang untuk Indonesia (lihat **Grafik 4.1.**). Terlebih Jakarta sebagai ibukota negara Republik Indonesia merupakan kota dengan kepadatan lalu lintas yang tinggi, karena jumlah transportasi yang terus meningkat setiap tahunnya. Maka dari itu pembangunan MRT dianggap sebagai salah satu solusi, dan Jepang bersedia memberikan bantuan pinjaman ODA untuk pembangunan MRT Jakarta. Bahkan pada tahun 2008, bantuan pinjaman ODA Jepang sebegini besar diberikan untuk pembangunan MRT Jakarta (lihat. **Tabel 1.1.**).

⁷⁷ Op.Cit, M. Mossadeq Bahri, hal. 43.

⁷⁸ Op.Cit, Sejarah Bantuan ODA Jepang di Indonesia.

4.3. Bantuan ODA Jepang untuk Pembangunan *Mass Rapid Transit* (MRT) di Jakarta

Sebagai ibu kota negara Republik Indonesia, Jakarta menyimpan lebih dari 10 juta jiwa penduduk. Dengan tingkat mobilitas masyarakatnya yang tinggi, masalah transportasi semakin mulai menarik perhatian publik dan tanpa terobosan transportasi utama, kemacetan lalu lintas akan memenuhi jalan-jalan di Jakarta. Hal ini sudah diramalkan Presiden pertama Indonesia, karena sebenarnya wacana pembangunan MRT di Jakarta ternyata sudah muncul sejak era pemerintahan Presiden Soekarno. Presiden pernah memerintahkan agar ada pembangunan MRT di Jakarta untuk mengantisipasi kemacetan di masa yang akan datang. Namun, sayangnya rencana itu hilang seiring gejolak politik yang terjadi tahun 1965.⁷⁹

Kemudian tahun 1985, pembangunan MRT di Jakarta direncanakan. Lebih dari dua puluh lima studi subjek umum dan khusus telah dilakukan terkait dengan kemungkinan adanya sistem MRT di Jakarta. Namun, krisis ekonomi dan krisis politik yang terjadi tahun 1997-1999 dinilai sebagai salah satu penyebab penundaan proses pembangunan MRT di Jakarta.⁸⁰

Saat itu proyek MRT belum dinyatakan sebagai proyek nasional dan baru ditegaskan oleh Presiden sebagai proyek nasional pada tahun 2005. Berangkat dari situlah akhirnya Pemerintah Pusat dan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta mulai

⁷⁹ Laksono Hari W., "Kajian MRT Hak Publik", diakses melalui <https://olahraga.kompas.com/read/2012/12/06/04530185/kajian.mrt.hak.publik>, pada tanggal 10 Agustus 2018.

⁸⁰ Op.Cit, Eduardo Simorangkir, "Dirintis Sejak 1985, Proyek MRT Jakarta Dimulai di Era Jokowi".

bergerak dan saling berbagi tanggung jawab dalam proyek pembangunan MRT, dan didukung oleh bantuan Pemerintah Jepang yang bersedia memberikan ODA berupa penyediaan dana pembangunan dalam bentuk pinjaman dengan bunga rendah dan bantuan teknis.⁸¹ Seperti yang dijelaskan sebelumnya, bahwa bantuan ODA Jepang dalam bentuk pinjaman paling banyak diberikan karena sebagai modal awal dalam pembangunan.

MRT Jakarta dianggap sebagai transportasi massal yang sangat berpengaruh bagi kota metropolitan. Populasi kota metropolitan Jakarta telah meningkat dari 17 Juta pada tahun 1990 menjadi 24 Juta pada tahun 2005, ini telah disertai dengan peningkatan volume lalu lintas di wilayah tersebut. Jumlah mobil meningkat setiap tahun, dan diprediksi akan terus bertambah. Pembangunan MRT ini diharapkan dapat mengurangi kemacetan parah sehingga dapat mengalihkan masyarakat yang menggunakan kendaraan pribadi ke transportasi massal.⁸² Ada juga masalah kesehatan yang serius akibat polusi udara dari gas buang kendaraan. Dengan berkurangnya jumlah kendaraan juga dapat berdampak positif pada lingkungan, dengan adanya MRT akan mengurangi 0,7 persen dari total emisi CO², yaitu sekitar 93.663 ton per tahun akan berkurang.⁸³

Selama periode konstruksi pembangunan MRT ini juga dapat menciptakan lapangan kerja, yaitu sekitar 48.000 pekerjaan baru yang tercipta dengan adanya pembangunan MRT. Selain itu juga dengan adanya MRT Jakarta dapat meningkatkan

⁸¹ Op.Cit, MRT Jakarta, "Sejarah".

⁸² Op.Cit, JICA, "Press Release".

⁸³ Op.Cit, Arthur Gideon, "Ini Manfaat Kehadiran MRT di Jakarta".

mobilitas dan menurunkan waktu tempuh masyarakat DKI Jakarta. Dengan meningkatnya mobilitas masyarakat kota ini memberikan dampak kepada peningkatan dan pertumbuhan perekonomian kota, dan meningkatkan kualitas hidup masyarakat kota.⁸⁴

Akhirnya, karena begitu pentingnya MRT Jakarta, pada tahun 2006 pemerintah Jepang mendukung pembangunan MRT dengan memberikan bantuan ODA Jepang. Persetujuan pendanaan Proyek MRT Jakarta dilakukan oleh Jepang yang diwakilkan oleh Gubernur *Japan Bank for International Cooperation* (JBIC) Kyosuke Shinozawa dan Indonesia yang diwakilkan oleh Duta Besar Indonesia untuk Jepang Yusuf Anwar. JBIC yang merupakan lembaga keuangan berbasis kebijakan yang sepenuhnya dimiliki oleh pemerintah Jepang berperan sebagai pemberi bantuan ODA berupa dana pinjaman dengan bunga rendah, kemudian melakukan kerjasama dengan *Japan International Cooperation Agency* (JICA), yang bertanggungjawab atas pelaksanaan kerjasama teknis untuk menyalurkan bantuan teknik ODA Jepang.⁸⁵

Desain proyek yang sudah dilakukan mulai pada tahun 2008-2009 pun akhirnya dimulai pengerjaan konstruksinya pada Oktober 2013. Saat itu Presiden Joko Widodo (Jokowi) masih menjabat sebagai Gubernur DKI Jakarta. *Groundbreaking* dilakukan langsung oleh Jokowi dan menargetkan proyek itu rampung pada 2019. Pembangunan proyek MRT Jakarta akhirnya dimulai dengan membangun jalur

⁸⁴ Ibid.

⁸⁵ Op.Cit, MRT Jakarta, "Sejarah"

MRT Fase I sepanjang 16 kilometer (km) dari Terminal Lebak Bulus hingga Bundaran Hotel Indonesia yang memiliki 13 stasiun dan 1 Depo.⁸⁶

PT. MRT Jakarta sendiri adalah perseroan terbatas yang sebagian besar sahamnya dimiliki oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, dan PT. MRT Jakarta melakukan tugas pembangunan prasarana dan sarana MRT, pengoperasian dan perawatan prasarana dan sarana MRT, serta pengembangan dan pengelolaan properti/bisnis di stasiun dan kawasan sekitarnya, serta Depo dan kawasan sekitarnya. Pelaksanaan proses pembangunan MRT melibatkan beberapa instansi, baik pada tingkatan Pemerintah Pusat, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, dan PT MRT Jakarta sendiri. Sehingga, dokumen anggaran yang dibutuhkan juga melibatkan lembaga-lembaga tersebut dengan nama program dan kegiatan berbeda, namun dengan satu keluaran yang sama, yaitu pembangunan MRT Jakarta.⁸⁷

Sejak penandatanganan kesepakatan pada tahun 2006, pembangunan MRT Jakarta Fase I ditargetkan selesai tahun 2018. Proyek pembangunan MRT Jakarta merupakan proyek pembangunan kereta cepat pertama di Indonesia dan proyek besar dalam sektor transportasi. Pada tahun 2008 telah diputuskan bantuan pinjaman Yen untuk proyek pembangunan MRT Fase I sebesar 48,15 Miliar Yen, atau kira-kira US\$ 492,3 Juta yang notanya telah ditukarkan pada tahun 2009.⁸⁸ Sementara bantuan kerjasama teknis diberikan ODA Jepang dalam bentuk transfer teknologi,

⁸⁶ Anonymous, "Dirintis Sejak 1985, Proyek MRT Jakarta Dimulai di Era Jokowi", diakses melalui, <https://www.infopresiden.com/2018/02/dirintis-sejak-1985-proyek-mrt-jakarta.html>, pada tanggal 10 Agustus 2018.

⁸⁷ Op.Cit, MRT Jakarta.

⁸⁸ Op.Cit, "Jepang Memberikan Bantuan Pinjaman Yen kepada Indonesia untuk 5 proyek".

pengetahuan pembangunan MRT, dan pengalaman Jepang dalam pengoperasian MRT. Selain itu, bantuan kerjasama teknis juga meliputi penerimaan peserta pelatihan dari Indonesia, pengiriman tenaga ahli sebagai konsultan maupun kontraktor berpengalaman, penyediaan peralatan dan pelaksanaan penelitian yang ditujukan untuk mendukung pembangunan MRT di Jakarta.

Dalam proses pengerjaannya yang disepakati sejak tahun 2006 sampai tahun 2017, dana yang dibutuhkan kurang lebih Rp. 16,7 Triliun. Padahal dana yang sudah dianggarkan sejak awal kurang dari Rp. 16,7 Triliun, hal ini karena terjadi masalah-masalah yang sampai menyebabkan adanya tambahan anggaran dari rencana anggaran awal yang sudah ditetapkan. Masalah-masalah dalam proses pembangunan MRT tersebut mulai dari perubahan peraturan gempa, pembebasan lahan dan relokasi. Akhirnya total anggaran yang dibutuhkan untuk menyelesaikan pembangunan MRT Fase I sebesar Rp. 16,7 Triliun, namun dana yang tersedia sesuai pinjaman JICA kurang lebih Rp. 14, 1 Triliun. Sehingga terdapat kekurangan biaya sebesar Rp. 2,6 Triliun untuk menyelesaikan pembangunan MRT Jakarta pada tahun 2018 seperti yang direncanakan.⁸⁹ Saat penulis melakukan penelitian ini, pengerjaan pembangunan MRT Fase I belum selesai, dan masih ada pembangunan Fase II. Sehingga penulis membatasi penelitian sampai tahun 2017 dimana terdapat pengajuan penambahan biaya pinjaman sebesar Rp. 2,6 Triliun untuk menyelesaikan pembangunan MRT Fase I.

⁸⁹ Laporan Evaluasi Hambatan Kelancaran Pembangunan (EHKP) BPKP No. LHEHKP-857/PW09/5/2015 tanggal 22 Desember 2015.

BAB V

ANALISA MOTIF BANTUAN *OFFICIAL DEVELOPMENT ASSISTANCE* (ODA) JEPANG UNTUK Mendukung PEMBANGUNAN *MASS RAPID* *TRANSIT* (MRT) JAKARTA TAHUN 2006-2017

Dalam bab ini penulis akan memberikan penjelasan tentang analisa motif bantuan luar negeri yang dimiliki Jepang sebagai upaya mencapai kepentingan nasionalnya melalui bantuan ODA yang diberikan kepada Indonesia, khususnya untuk mendukung pembangunan MRT Jakarta pada tahun 2006-2017. Penulis akan menganalisa dengan menggunakan konsep motif bantuan luar negeri milik David Sogge untuk melihat serta memahami adanya motif yang dimiliki Jepang. Pada akhirnya akan dilihat apakah konsep motif bantuan luar negeri milik David Sogge relevan dengan pembahasan atau tidak, serta motif apa yang paling mendominasi.

Bantuan Luar Negeri merupakan salah satu kebijakan yang sering digunakan negara-negara maju untuk mencapai kepentingan nasionalnya. Dalam hal ini, Jepang merupakan salah satu negara yang aktif dalam memberikan bantuan luar negeri sejak tahun 1950-an. Bantuan yang diberikan Jepang sebagian besar berfokus pada negara-negara berkembang di kawasan Asia, khususnya Asia Tenggara. Indonesia merupakan salah satu negara yang mendapat bantuan luar negeri Jepang atau yang biasa disebut ODA. Bantuan ODA yang diberikan ke Indonesia sebagian besar digunakan untuk pembangunan infrastruktur, salah satunya transportasi. Pada bab ini,

penulis menganalisa motif bantuan ODA Jepang untuk pembangunan MRT Jakarta Fase I tahun 2006-2017.

Seperti yang sudah penulis jelaskan sebelumnya, bahwa pada tahun 2017, terdapat kekurangan biaya sebesar Rp. 2,6 Triliun untuk menyelesaikan pembangunan MRT Jakarta Fase I sepanjang Lebak Bulus sampai Bundaran Hotel Indonesia. Proyek pembangunan moda transportasi massal tersebut menggunakan bantuan dana pinjaman Yen dari ODA Jepang, selain itu juga kerjasama teknis di bidang teknologi dan transportasi. Bahkan ketika terjadi kekurangan dana, ODA Jepang siap menambah kekurangan dana tersebut meskipun tidak sesuai dari kesepakatan awal yang ditandatangani tahun 2006. Setelah 11 tahun pengerjaan, baru diajukan penambahan dana pada tahun 2017. Berdasarkan laporan BPKP pada tahun 2015, berikut rincian dana yang dibutuhkan untuk melanjutkan pengerjaan proyek MRT Jakarta.

Tabel 5.1. Rincian Kebutuhan Pendanaan Proyek Pembangunan MRT Fase 1

No.	Uraian	Rincian (IDR)
1.	Nilai Kontrak Paket Pekerjaan	
	a. Elevated (CP101 – 103)	3.637.154.682.760
	b. Underground (CP104 – 106)	3.635.270.292.530
	c. Railway System (CP107)	2.846.675.678.825
	d. Rolling Stock (CP108)	1.268.544.467.670
	e. Dukuh Atas Development Project (Construction):	460.831.488.180
	f. Consulting Services (Phase 1)	524.675.393.260
	g. E/S Bundaran HI-Kampung Bandan:	178.958.441.400
Estimasi Total Kontrak		12.498.465.899.131

2.	Estimasi Variations Order (VO)	2.229.802.978.139
	Estimasi Price Adjustment (PA)	1.902.285.115.500
	Contingency	122.161.699.639
	Estimasi total VO, PA dan Contingency	4.254.249.793.364
Total kebutuhan pendanaan proyek MRT Fase 1		16.752.715.692.495
3.	Loan Agreement No. IP-554	5.537.250.000.000
	Loan Agreement No. IP-571	8.650.070.000.000
	Dana Tersedia Sesuai Pinjaman JICA (total loan)	14.187.320.000.000
	Kebutuhan tambahan pendanaan Fase 1	(2.565.395.692.495)

Sumber: Laporan Evaluasi Hambatan Kelancaran Pembangunan (EHKP) BPKP No. LHEHKP-857/PW09/5/2015 tanggal 22 Desember 2015.

Dari tabel di atas terlihat bahwa total dana pinjaman Yen yang disetujui sejak awal tidak cukup untuk menyelesaikan proyek pembangunan MRT Fase I. Padahal, sejak penandatanganan pembangunan MRT sejak tahun 2006 yang telah melalui berbagai studi kelayakan dan perhitungan anggaran, hingga pada tahun 2013 pengerjaan pembangunan mulai dilakukan. Akhirnya pada tahun 2017 pembangunan MRT Fase I kekurangan dana sebesar Rp. 2,6 Triliun, sedangkan pengerjaan ditargetkan selesai pada tahun 2018, dan pencairan dana untuk Fase II juga sudah mulai dilakukan. Meskipun begitu, Jepang tetap menyetujui penambahan dana untuk Fase I dan pencairan dana untuk Fase II di waktu yang berdekatan. Dari situlah penulis mencoba menganalisa motif dibalik pemberian bantuan ODA Jepang untuk pembangunan MRT Jakarta menggunakan konsep Motif Bantuan Luar Negeri oleh David Sogge yang memiliki tiga variabel yaitu *strategic socio-political motives* atau

motif politik, *mercantile motives* atau motif ekonomi, dan *humanitarian and ethical motives* atau motif kemanusiaan.

5.1. *Strategic Socio-Political Motives* atau Motif Politik

Motif yang pertama adalah bahwa pemberian bantuan luar negeri oleh negara donor dipengaruhi oleh kepentingan politik negaranya dimana negara donor mampu melakukan intervensi terhadap kebijakan negara penerima, menjalin kerja sama dan mendapat akses politik. Indikator pertama adalah intervensi terhadap kebijakan atau *policy intervention*, negara pendonor dapat mempengaruhi dan mengarahkan pembuatan kebijakan di negara penerima bantuan dan biasanya terjadi ketika negara menerima bantuan dari negara donor, terdapat syarat yang diberikan. Syarat tersebut dapat digunakan negara donor untuk mempengaruhi kebijakan negara penerima bantuan.⁹⁰ Dalam kesepakatan antara Jepang yang diwakilkan JICA dan Pemerintah Indonesia yang diwakilkan PT. MRT Jakarta untuk pembangunan MRT Jakarta, memang diberlakukan beberapa persyaratan oleh Jepang, diantaranya seperti pembentukan konsorsium (*Joint Operation*) pengerjaan paket kontrak pembangunan MRT, JICA harus mendapat *share* 50 persen dan menjadi *group leader*.⁹¹ Selain itu juga persyaratan lainnya dalam kesepakatan adalah 30 persen pengadaan komponen-komponen pendukung MRT seperti produk dan teknologi yang digunakan untuk pembangunan MRT Jakarta harus dari atau buatan Jepang.⁹² Namun, persyaratan-

⁹⁰ Op.Cit, David Sogge, 2002.

⁹¹ Primus Dorimulu, "Investasi Jepang Mengalir ke Indonesia, JICA incar MRT East-West", Investor Daily Indonesia, diakses melalui <http://id.beritasatu.com/home/investasi-jepang-mengalir-ke-indonesia-jica-incar-mrt-east-west/23920>, pada tanggal 27 Agustus 2018.

⁹² Ibid.

persyaratan tersebut tidak cukup untuk mempengaruhi pembuatan kebijakan dan tidak membawa keuntungan politik bagi Jepang. Sehingga motif politik Jepang dalam memberikan bantuan ODA untuk pembangunan MRT Jakarta, dapat diambil kesimpulan bahwa indikator *policy intervention* tidak terpenuhi.

Cooperation juga termasuk dalam variabel motif politik, dimana negara donor berupaya untuk menjalin kerja sama dengan negara penerima. Kerja sama yang dilakukan ini memiliki tujuan untuk menjaga hubungan baik antara negara donor dengan negara penerima bantuan.⁹³ Jepang merupakan pasar ekspor ke-3 Indonesia, dan juga merupakan investor kedua terbesar yang sebagian besar ditanamkan di sektor infrastruktur Indonesia. Diantaranya pembangkit listrik, MRT Jakarta, *real estate*, dan properti. Sejak dimulainya hubungan diplomatik Indonesia dengan Jepang pada tahun 1958, berarti di tahun 2018 ini tepat 60 tahun Indonesia dengan Jepang membina hubungan kerjasama.⁹⁴ Dalam pemberian ODA Jepang untuk pembangunan MRT Jakarta, Jepang diwakilkan oleh JICA untuk bekerjasama dengan PT. MRT Jakarta dalam proses pembangunan MRT Jakarta, agar hubungan baik Jepang dengan Indonesia terjaga. Dalam pembangunan infrastruktur di sektor transportasi, banyak bantuan ODA Jepang yang digunakan untuk pembenahan sistem transportasi di Indonesia sebagai upaya menjaga hubungan baik dengan Indonesia. Bahkan sebelum pembangunan sarana transportasi MRT Jakarta, Jepang telah memberi bantuannya untuk membantu pembenahan sektor transportasi di Indonesia.

⁹³ Op.Cit, David Sogge, 2002.

⁹⁴ Sekretariat Kabinet RI, "Hubungan Saling Menguntungkan Indonesia – Jepang", diakses melalui <http://presidenri.go.id/berita-aktual/hubungan-saling-menguntungkan-indonesia-jepang.html> pada tanggal 27 Agustus 2018.

Jepang juga memberikan bantuan luar negerinya untuk menghubungkan satu pulau dengan pulau yang lainnya di Indonesia. Jepang memberikan bantuan pinjaman Yen untuk pembenahan bandara udara. Bandara yang mendapat bantuan di antaranya adalah Bandara Surabaya yang terletak di kota ke-2 terbesar di Indonesia, Bandara Palembang dan Bandara Padang yang terletak di kota-kota besar di Sumatera Selatan dan Barat, Bandara Balikpapan yang terletak di pusat kota Kalimantan, dan kemudian Bandara Internasional Bali yang merupakan satu di antara dua pintu gerbang Indonesia dan juga tujuan wisata bagi banyak turis internasional. Bantuan ODA Jepang juga diberikan terhadap sektor transportasi laut seperti terminal feri Merak – Bakauheni yang bermanfaat bagi keberlangsungan dan pengembangan rute transportasi utama yang menggunakan transportasi feri.⁹⁵

Melalui bantuan dana pinjaman Yen, Jepang juga memberikan bantuan untuk peningkatan kemampuan kapasitas kereta api yang menghubungkan seluruh kota-kota di pulau Jawa dengan tingkat keamanan yang lebih tinggi, Jepang berupaya untuk membantu proses pembenahan di bidang perhubungan dan transportasi di penjuru pulau Jawa agar lebih cepat lagi. Bantuan Jepang ini sebagai bentuk dari menjaga hubungan baik dengan Indonesia. Di ibu kota Jakarta sendiri, Jepang telah memberikan bantuan di sektor pembenahan sarana transportasi ke tempat kerja maupun tempat aktivitas publik lainnya, sarana transportasi seperti kereta api, jalan tol dan jalan layang pada perempatan yang menjadi sumber kemacetan lalu lintas.

⁹⁵ Kedutaan Besar Jepang di Indonesia, “Bantuan Terhadap Pembenahan Sistem Transportasi dan Jaringan Distribusi di Indonesia”, diakses melalui http://www.id.emb-japan.go.jp/oda/id/whatisoda_04b.htm pada tanggal 14 September 2018.

Bantuan yang diberikan Jepang mulai dari proyek lama seperti jalan layang semanggi yang menjadi lambang ibu kota Jakarta, jalan tol Merak, jalan tol Jagorawi yang menuju ke Bogor, pembenahan jaringan kereta api Jabotabek, peninggian stasiun Gambir sebagai terminal kereta api jarak jauh.⁹⁶ Komitmen Jepang dalam pemberian bantuan luar negeri untuk pembenahan sistem transportasi di Indonesia dan juga upaya mengatasi kemacetan di DKI Jakarta menjadi salah satu bentuk dari usaha Jepang dalam menjaga hubungan baik dengan Indonesia. Meskipun begitu, tidak selamanya Jepang menjadi andalan Indonesia dalam pembangunan di sektor transportasi. Misalnya seperti proyek pembangunan kereta cepat Jakarta – Bandung yang digarap oleh China.

Mega proyek ini sebenarnya sudah digagas pada era kepemimpinan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono (SBY). Rencana proyek itu pun berlanjut hingga era kepemimpinan Presiden Joko Widodo (Jokowi). Awalnya memang pemerintah Indonesia melalui Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas), Kementerian Perhubungan (Kemenhub) dan Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi (BPPT) melakukan studi kelayakan dengan JICA dari Jepang. Studi tersebut dilakukan untuk membangun kereta cepat Jakarta – Surabaya dan dana untuk melakukan studi tersebut ditalangi oleh JICA. Proses studi kelayakan pun dimulai pada awal 2014, dan dana pembangunan kereta cepat Jakarta – Surabaya pun

⁹⁶ Ibid.

diperkirakan mencapai Rp 100 triliun.⁹⁷ Setelah melalui berbagai pertimbangan baik ekonomi maupun politik, akhirnya pemerintah memutuskan untuk membangun kereta cepat secara bertahap, yaitu dengan membangun rute Jakarta-Bandung terlebih dahulu sepanjang 150 km yang nilai awal proyeknya senilai Rp 67 triliun. Lalu, pemerintah pun membuka lelang terbuka bagi negara-negara yang tertarik pada proyek itu. Masuklah China sebagai tandingan Jepang yang sudah menyatakan minatnya terlebih dahulu.⁹⁸

Indonesia kemudian menunjuk *Boston Consulting Group* untuk mengevaluasi penawaran dari kedua negara tersebut. Akhirnya pemerintah memilih China untuk menggarap proyek kereta cepat Jakarta – Bandung. Salah satu alasannya lantaran pihak Jepang tidak mau jika tidak ada jaminan dari pemerintah, sementara China siap menggarap dengan skema *business to business* tanpa ada jaminan dari pemerintah. Proyek ini pun akhirnya digarap oleh PT Kereta Cepat Indonesia Cina (KCIC) yang merupakan konsorsium BUMN Indonesia dan Konsorsium China *Railways*.⁹⁹

Proyek pembangunan kereta cepat tersebut memang banyak menimbulkan pro dan kontra sejak awal dilakukan *groundbreaking* pada tahun 2016. Isu-isu yang terjadi diantaranya masalah ijin trase yang belum ditetapkan namun *groundbreaking* proyek sudah dimulai lebih dulu, sebutan kereta cepat bohongan yang dilontarkan

⁹⁷ Danang Sugianto, "Sejarah Kereta Cepat JKT-BDG: Digagas Jepang, Digarap China", diakses melalui <https://finance.detik.com/infrastruktur/d-3886103/sejarah-kereta-cepat-jkt-bdg-digagas-jepang-digarap-china> pada tanggal 14 September 2018.

⁹⁸ Ibid.

⁹⁹ Ibid.

politikus Roy Suryo, hingga sindiran komikus Jepang yang menggambarkan kekesalannya pada pemerintah Indonesia.¹⁰⁰

Jika melihat dari posisi Jepang yang sudah lebih dulu menaruh perhatian bahkan membiayai studi kelayakan proyek tersebut, jelas saja menimbulkan kekecewaan yang mendalam saat proyek tersebut justru dimenangkan oleh China. Sempat terjadi ketegangan antara Jepang dan Indonesia, terlebih saat sindiran dari komikus Jepang tersebut merebak. Meskipun begitu, Jepang tetap berusaha menjaga hubungan baik dengan Indonesia melalui bantuan luar negerinya. Dalam kasus ini melalui komitmennya dalam memberikan penambahan biaya pengerjaan proyek MRT Fase I pada tahun 2017, dan juga menyetujui untuk memberikan bantuan ODA untuk proyek MRT Fase II.

Melalui bantuan ODA untuk sektor transportasi ini, diharapkan Indonesia dapat menjadi negara tujuan yang menarik bagi investor asing, sehingga bantuan Jepang berguna bagi peningkatan produktifitas dan perekonomian di Indonesia. Dengan demikian, terlihat bahwa bantuan-bantuan ODA Jepang tersebut diberikan sebagai upaya menjaga hubungan bilateral kedua negara, sehingga dapat diambil kesimpulan bahwa indikator *cooperation* terpenuhi.

Indikator terakhir dari motif politik adalah *acces*, dimana digunakan sebagai pembuka jalan bagi negara donor terhadap negara penerima, dan juga menciptakan bantuan lainnya di negara penerima. Misalnya membuka jalan bagi negara donor

¹⁰⁰ Eduardo Simorangkir, "Kereta Cepat JKT-BDG, Disindir Roy Suryo Hingga Komikus Jepang", diakses melalui <https://finance.detik.com/infrastruktur/d-3885963/kereta-cepat-jkt-bdg-disindir-roy-suryo-hingga-komikus-jepang/> pada tanggal 14 September 2018.

untuk mendirikan perusahaan-perusahaan di negara penerima bantuan dan membuka kesempatan untuk terlibat dalam proyek bantuan lainnya di masa mendatang.¹⁰¹

Dengan adanya pembangunan MRT Jakarta, Jepang memiliki akses lebih besar untuk terlibat dalam proyek-proyek pembangunan infrastruktur yang sedang atau akan dilaksanakan. JICA bahkan telah menargetkan pembangunan MRT Fase III jalur Timur – Barat atau Balaraja – Cikarang.¹⁰²

Tidak hanya itu, bahkan masih dalam proses pengerjaan MRT Jakarta, JBIC menyampaikan keinginannya untuk membiayai sejumlah proyek di Indonesia yang lebih besar, khususnya proyek infrastruktur yang meliputi sektor energi ramah lingkungan dan transportasi. Selama ini, untuk sektor transportasi, JBIC membiayai proyek MRT di Jakarta. Lembaga keuangan Jepang tersebut juga mengusulkan pembiayaan proyek Pelabuhan Patimban dan kereta api cepat Jakarta – Surabaya.¹⁰³ Keinginan JBIC tersebut disambut positif oleh Pemerintah Indonesia, bahkan proyek kereta api cepat Jakarta – Surabaya telah melalui tahap studi kelayakan oleh JICA. Sedangkan proyek Pelabuhan Patimban, dekat dengan kluster otomotif dimana perusahaan-perusahaan otomotif asal Jepang berada. Dengan lebih terbukanya akses Jepang yang masuk ke Indonesia melalui bantuan ODA Jepang untuk pembangunan MRT Jakarta, maka indikator *access* terpenuhi.

¹⁰¹ Op.Cit, David Sogge, 2002.

¹⁰² Op.Cit, Primus Dorimulu, Investor Daily Indonesia.

¹⁰³ Nur Aini, "Jepang Ingin Membiayai Proyek Lebih Besar di Indonesia", diakses melalui <https://www.republika.co.id/berita/ekonomi/makro/16/10/19/ofaa9q382-jepang-ingin-membiayai-proyek-lebih-besar-di-indonesia> pada tanggal 27 Agustus 2018.

5.2. *Mercantile Motives* atau Motif Ekonomi

Motif yang kedua adalah pemberian bantuan luar negeri oleh negara pendonor diharapkan dapat memberi keuntungan ekonomi, yaitu memperoleh pangsa pasar di negara penerima bantuan, selain itu juga dapat meningkatkan peluang perdagangan melalui kegiatan ekspor-impor serta meningkatkan investasi. Dalam motif ekonomi menurut Sogge, indikator pertama adalah kegiatan ***export-import*** yang dilakukan negara digunakan untuk meningkatkan sektor perekonomian negara, kegiatan ini terjadi karena adanya perdagangan antara kedua belah pihak. Kondisi ini menguntungkan negara donor karena dapat memperoleh pangsa pasar di negara penerima bantuan atau menjaga hubungan perdagangan yang sudah terjadi.¹⁰⁴ Seperti yang sudah dijelaskan sebelumnya, bahwa di antara negara-negara ASEAN lainnya, Indonesia memiliki nilai lebih bagi Jepang karena jumlah penduduknya yang padat sehingga menjadi target pasar yang menguntungkan bagi Jepang.

Kesepakatan antara Jepang yang diwakilkan JICA dan Pemerintah Indonesia yang diwakilkan PT. MRT Jakarta untuk pembangunan MRT Jakarta dalam pembentukan konsorsium (*Joint Operation*) pengerjaan paket kontrak pembangunan MRT, JICA harus mendapat *share* 50 persen dan menjadi *group leader*. Dengan adanya persyaratan tersebut, Indonesia harus menggunakan kontraktor dari Jepang yang juga sebagai pemimpin konsorsium.¹⁰⁵

¹⁰⁴ Op.Cit, David Sogge, 2002.

¹⁰⁵ Op.Cit, Primus Dorimulu, “ Investasi Jepang Mengalir ke Indonesia, JICA incar MRT East-West”.

Tabel 5.2. Konsorsium dan Paket Proyek Pembangunan MRT Jakarta Fase I

No.	Konsorsium / <i>Joint Operation</i> (JO)	Paket Proyek Pembangunan MRT	Detail Paket Proyek
1.	Tokyo Engineering Corporation – PT. Wijaya Karya, Tbk. (TW JO)	CP101 – CP102	Pengerjaan konstruksi untuk area Depo dan Stasiun Lebak Bulus – Fatmawati dan Cipete Raya
2.	Obayashi Corporation – Shimizu Corporation – PT. Jaya Konstruksi Manggala Pratama, Tbk. (OSJ)	CP103	Pengerjaan konstruksi untuk area Haji Nawi, Blok A, Blok M, dan Sisingamangaraja
3.	Shimizu Corporation – Obayashi Corporation – PT. Wijaya Karya, Tbk. – PT. Jaya Konstruksi Manggala Pratama, Tbk. (SOWJ JO)	CP104 – CP105	Pengerjaan konstruksi untuk area transisi, Senayan, Istora – Bendungan Hilir dan Setiabudi
4.	Sumitomo-Mitsui Construction Company – PT. Hutama Karya (SMCC – HK JO)	CP106	Pengerjaan konstruksi untuk area Dukuh Atas dan Bundaran Hotel Indonesia
5.	Metro One Consortium (MOC), yaitu Mitsui & Co. – Tokyo Engineering Corporation – Kobe Steel, Ltd – PT. Inti Karya Persada Teknik	CP107	Pengerjaan untuk sistem perkeretaapian (<i>railway system</i>) dan pekerjaan rel (<i>trackwork</i>)
6.	Sumitomo Corporation	CP108	Pengerjaan untuk pengadaan kereta api (<i>rolling stock</i>)

Sumber: MRT Jakarta, “Mengenai Proyek MRT Jakarta Fase I”, diakses melalui <https://www.jakartamrt.co.id/mengenai-proyek/>, pada tanggal 27 Agustus 2018.

Dari tabel diatas dapat dilihat bahwa kontraktor asal Jepang mendominasi pengerjaan paket proyek pembangunan MRT Jakarta, bahkan di semua paket proyek dipimpin oleh perusahaan asal Jepang. Hal tersebut membuat Indonesia tidak memiliki keleluasaan untuk mencari kontraktor terbaik lainnya. Jika persyaratan tersebut tidak diperbaiki, maka BUMN yang terlibat tidak dapat menjadi *group leader* di pembangunan MRT Fase II meskipun sudah memiliki pengalaman, dan pembangunan MRT Jakarta akan dibawah kendali kontraktor Jepang. Dengan begitu, tentunya akan memudahkan Jepang dalam mengontrol ekspor komponen-komponen pendukung MRT ke Indonesia dan juga memperbesar kesempatan perusahaan-perusahaan asal Jepang untuk terlibat dalam proyek-proyek pembangunan selanjutnya.

Selain itu, persyaratan lainnya dalam kesepakatan adalah 30 persen pengadaan komponen-komponen pendukung MRT seperti produk dan teknologi yang digunakan untuk pembangunan MRT Jakarta harus dari atau buatan Jepang.¹⁰⁶ Beberapa produk dan teknologi yang berasal dari Jepang di antaranya kereta khusus langsir atau *shunting locomotive* yang merupakan salah satu peralatan pemeliharaan di Depo Lebak Bulus yang digunakan untuk menarik atau mendorong kereta ketika proses langsir, Mesin Tiket Otomatis (*Ticket Vending Machine/TVM*) dan Mesin Isi Ulang (*Top Up Machine/AVM*), *Platform screen doors* (PSD) yang merupakan partisi pembatas antara area peron penumpang dan jalur rel kereta, *Tunnel Boring Machine*

¹⁰⁶ Ibid.

yang merupakan mesin bor penggerus tanah jenis *Earth Pressure Balance*, dan kereta atau istilah perkeretaapiannya disebut *rolling stock*.¹⁰⁷

Dengan adanya persyaratan tersebut, akan menjadikan Indonesia ketergantungan terhadap produk dan teknologi dari Jepang di masa yang akan datang. Padahal tidak semua produk dari Jepang terjamin, dapat diambil contoh dari gerbong SMRT (*Singapore Mass Rapid Transit*) yang juga dibuat oleh Jepang pernah mengalami kebocoran.¹⁰⁸ Pengalaman negara tetangga tersebut dapat dilakukan kajian ulang dan revisi terhadap kesepakatan untuk Fase II, sebagai pencegahan terhadap hal yang tidak diinginkan, mengingat proyek pembangunan MRT merupakan proyek nasional dan pertama kali di Indonesia.

Dengan adanya pembangunan MRT Jakarta, Jepang dapat memanfaatkannya untuk mengeksport produk-produk, mesin canggih atau teknologi-teknologi yang mereka ciptakan. Seperti yang sudah penulis jelaskan sebelumnya, komponen-komponen pendukung MRT Jakarta didatangkan langsung dari Jepang, seperti rangkaian gerbong kereta MRT Jakarta yang nilai kontrak pekerjaan pembuatan kereta tersebut mencapai lebih dari 10 Miliar Yen. Kereta yang didatangkan dari Jepang tersebut terdiri dari 16 rangkaian kereta, satu rangkaian kereta terdiri dari 6

¹⁰⁷ MRT Jakarta, "Teknologi", diakses melalui <https://www.jakartamrt.co.id/proyek-dan-perkembangan/teknologi/page/2/> pada tanggal 27 Agustus 2018.

¹⁰⁸ Novi Christastuti "Kepulan Asap di Stasiun MRT Singapura Dipicu Kebocoran Pendingin Udara", diakses melalui <https://news.detik.com/internasional/3275992/kepulan-asap-di-stasiun-mrt-singapura-dipicu-kebocoran-pendingin-udara> pada tanggal 27 Agustus 2018.

gerbong, sehingga total keseluruhan berjumlah 96 gerbong¹⁰⁹, ini adalah rangkaian kereta yang akan beroperasi untuk MRT Jakarta Fase I, dan jumlahnya akan terus bertambah seiring beroperasinya MRT Jakarta.

Bahkan sebelum pembangunan MRT, pada tahun 2004, Indonesia menerima bantuan hibah gerbong kereta-rel listrik (KRL) dari Jepang, dimana pemerintah Indonesia menerima 4 set KRL atau setara dengan 16 unit KRL. Meskipun dalam bentuk hibah, pemerintah Indonesia tetap mengeluarkan dana sebesar Rp. 8 Miliar sebagai biaya pengirimannya.¹¹⁰ Sumitomo Corporation ditunjuk sebagai pihak pemasok, sama seperti proyek MRT Jakarta dimana Sumimoto Corporation memenangkan tender untuk paket proyek CP108 untuk pengadaan gerbong kereta MRT (lihat **Tabel 5.2.**). Dari keterangan tersebut dapat dilihat bahwa meskipun dalam bantuan hibah, masih dapat dilihat usaha pemerintah Jepang untuk meningkatkan aktivitas ekonominya, salah satunya dalam ekspor. Selain itu pula, hibah tersebut secara tidak langsung dapat menurunkan produktivitas dari perusahaan Kereta Api Indonesia atau PT. KAI yang merupakan salah satu bagian dari industri nasional. Hibah KRL tersebut membuat Indonesia menjadi tergantung kepada komoditas teknologi Jepang, dan terlihat sampai pembangunan MRT Fase I. Sehingga menjadi hal yang mungkin, jika hal ini terus berlanjut, maka kebutuhan Indonesia dalam sektor transportasi khususnya perkereta apian akan disuplai oleh

¹⁰⁹ MRT Jakarta, "Kereta MRT Jakarta: Untuk Kenyamanan Mobilitas Penumpang", diakses melalui <https://www.jakartamrt.co.id/2018/01/16/kereta-mrt-jakarta-untuk-kenyamanan-mobilitas-penumpang/> pada tanggal 31 Agustus 2018.

¹¹⁰ Anonymous, "PT KAI Terima Hibah 4 Set KRL", diakses melalui <https://bisnis.tempo.co/read/39342/pt-kai-terima-hibah-4-set-krl> pada tanggal 14 September 2018.

Jepang, bukan dengan memproduksi sendiri. Bahkan sampai pembangunan MRT Fase II dan seterusnya.

Jika mengacu pada penjelasan penulis sebelumnya bahwa motif politik bantuan ODA Jepang untuk MRT Jakarta dapat membuka akses bagi Jepang untuk mendirikan perusahaan-perusahaannya di Indonesia dan juga terlibat dengan proyek-proyek yang akan datang. Hal ini memiliki keterkaitan dengan motif ekonomi Jepang yang dapat meningkatkan ekspor ke Indonesia, tidak hanya komponen-komponen pendukung MRT Jakarta. Jika kita melihat lebih luas, proyek pembangunan Pelabuhan Patimban yang juga dibantu dana pinjaman oleh Jepang berada dekat dengan kawasan otomotif dimana perusahaan-perusahaan Jepang berada. Sehingga apabila ada pelabuhan raksasa di sana, akan membuat ekspor otomotif Jepang ke Indonesia semakin meningkat.¹¹¹ Seperti yang kita tahu bahwa Indonesia merupakan konsumen besar motor dan mobil buatan Negeri Sakura tersebut. Hal ini tentunya membawa keuntungan ekonomi bagi Jepang sebagai pengeksport motor dan mobil di Indonesia yang padat penduduknya.

Kegiatan impor juga menjadi bagian dari motif ekonomi bantuan luar negeri negara donor kepada negara penerima. Jepang mengimpor hasil sumber daya alam dari Indonesia dalam bentuk migas dan non-migas. Lebih dari 90% ekspor Indonesia ke negara-negara lain dalam bentuk non-migas, dan bagi Indonesia, Jepang adalah pangsa ekspor terbesar ke-3 dalam sektor non-migas. Dapat dilihat pada tabel berikut.

¹¹¹ Ade Hapsari Lestari, "Jepang Investor Terbesar Kedua di Sektor Infrastruktur", diakses melalui <http://ekonomi.metrotvnews.com/makro/gNQxX1wK-jepang-investor-terbesar-kedua-di-sektor-infrastruktur> pada tanggal 31 Agustus 2018.

Tabel 5.3. Perkembangan Ekspor Non-Migas Indonesia Tahun 2013-2017*

No.	Uraian	2013	2014	2015	2016	2017
1.	Rep. Rakyat Tiongkok	21.281,60	16.459,10	13.260,70	15.118,00	21.349,70
2.	Amerika Serikat	15.081,90	15.857,00	15.308,20	15.685,00	17.134,40
3.	Jepang	16.084,10	14.565,70	13.096,10	13.209,50	14.690,60
4.	India	13.009,80	12.223,70	11.602,00	9.934,40	13.950,30
5.	Singapura	10.385,80	10.065,90	8.661,00	9.340,00	9.089,50

Catatan: *Dalam Juta US Dolar

Sumber: BPS, diolah Pusat Data dan Sistem Informasi, “Perkembangan Ekspor NonMigas (Negara Tujuan) Periode: 2013-2018”, Kementerian Perdagangan, diakses melalui <http://www.kemendag.go.id/id/economic-profile/indonesia-export-import/growth-of-non-oil-and-gas-export-destination-country> pada tanggal 31 Agustus 2018.

Dari tabel tersebut dapat dilihat bahwa Jepang mengimpor sektor non-migas dari Indonesia, dan komoditas impor andalan Jepang dari Indonesia adalah karet alam, peralatan elektronik, bijih logam, dan produk kayu. Dalam pembangunan MRT Jakarta, kereta atau *rolling stock* yang digunakan berasal dari Jepang, lebih tepatnya diproduksi oleh Nippon Sharyo, Ltd. yang merupakan produsen kereta super cepat dan ringan, yaitu Shinkansen. Tak hanya dikenal sebagai produsen pembuat Shinkansen, tetapi juga terkenal sebagai perusahaan pakar pembuat kereta api. Baik kereta api listrik maupun MRT dan monorel. Sejak tahun 2010 sampai 2016, tercatat bahwa Nippon Sharyo, Ltd. telah membuat 3000 gerbong kereta cepat

Shinkansen.¹¹² Jumlah tersebut belum termasuk gerbong untuk MRT dan monorel yang juga diproduksi oleh perusahaan tersebut.

Dari penjelasan tersebut, untuk dapat memproduksi ribuan gerbong kereta tentunya dibutuhkan material dalam jumlah banyak. Untuk badan gerbong MRT sendiri terbuat dari baja anti karat, dan untuk badan gerbong Shinkansen terbuat dari alumunium. Bisa dibayangkan berapa banyak jumlah logam yang dibutuhkan Nippon Sharyo untuk membuat badan MRT dan Shinkansen. Untuk mengatasi hal tersebut, tentu saja Jepang membutuhkan impor logam atau baja dalam jumlah yang besar. Dan Indonesia menjadi target impor material tersebut. Berikut rincian ekspor logam Indonesia.

¹¹² Lenny Tristia Tambun, "Gerbong Kereta MRT Jakarta Dibuat oleh Produsen Shinkansen", diakses melalui <http://www.beritasatu.com/megapolitan/399290-gerbong-kereta-mrt-jakarta-dibuat-oleh-produsen-shinkansen.html> pada tanggal 31 Agustus 2018.

Tabel 5.4. Ekspor Sub Sektor Logam Dasar Indonesia Tahun 2012-2016*

No.	Sub Sektor	2012	2013	2014	2015	2016	Peran Tahun 2016 (%)
1.	Besi/baja	1.825.685,8	1.652.521,0	2.062.419,4	2.407.386,6	2.235.325,1	2,04%
2.	Logam Dasar Mulia	3.030.522,5	2.528.435,5	2.479.091,0	2.148.441,5	2.208.576,8	2,01%
3.	Tembaga	1.878.803,0	1.731.684,6	1.959.411,3	1.519.726,3	1.599.894,4	1,46%
4.	Timah	2.070.532,2	2.117.661,2	1.714.596,0	1.235.607,4	1.129.151,3	1,03%
5.	Nikel	985.944,6	923.182,8	1.041.533,1	791.257,3	587.483,4	0,54%
6.	Alumunium	679.345,1	595.277,4	559.408,3	451.463,6	326.130,0	0,30%
7.	Logam Dasar Bukan Besi	25.287,8	20.188,9	28.659,0	45.877,8	146.846,8	0,13%
8.	Seng	3.671,2	5.929,4	5.503,8	6.498,3	7.803,5	0,01%
9.	Bauksit	1.254,0	3.289,9	1.290,6	744,2	431,1	0,00%

Catatan: *Dalam Ribu US Dolar

Sumber: Kementerian Perindustrian Indonesia, “Peran Ekspor Subsektor Industri Logam Dasar Terhadap Total Ekspor Hasil Industri”, diakses melalui http://www.kemenperin.go.id/statistik/peran_subsektor.php?ekspor=1&kode=202024 pada tanggal 31 Agustus 2018.

Dari tabel tersebut, terlihat bahwa Indonesia mengeksport logam, khususnya baja dalam jumlah yang besar. Baja sebagai bahan untuk membuat badan gerbong MRT, bahkan alumunium sebagai bahan untuk membuat badan gerbong Shinkansen berada di urutan ke-6. Jika melihat **Tabel 5.3.** dimana Jepang adalah tujuan ekspor non-migas terbesar ke-3 bagi Indonesia, penulis mengambil kesimpulan bahwa Jepang mengimpor dari Indonesia sebagian besar logam untuk bahan pembuatan badan gerbong MRT dan Shinkansen. Hal ini semakin diperkuat dengan adanya pembangunan MRT Jakarta yang keretanya didatangkan langsung dari Jepang.

Sehingga berarti bahan-bahan yang digunakan untuk memproduksi badan kereta MRT Jakarta berasal dari Indonesia. Jepang memanfaatkan bantuan ODA untuk MRT Jakarta tersebut untuk mengimpor logam dari Indonesia sebagai bahan pembuatan MRT dan Shinkansen yang diproduksi perusahaan Jepang sendiri.

Dari penjelasan-penjelasan mengenai *eksport-import* yang dilakukan Jepang tersebut di atas, dapat ditarik kesimpulan bahwa motif ekonomi Jepang dalam memberikan bantuan ODA untuk pembangunan MRT Jakarta terpenuhi.

Lalu Indikator selanjutnya dalam motif ekonomi bantuan luar negeri adalah *investment*, dimana pemberian bantuan luar negeri oleh negara donor kepada negara penerima bantuan bertujuan untuk melakukan penanaman modal. Penanaman modal yang dilakukan negara donor tidak hanya berada di satu proyek atau perusahaan, melainkan di beberapa proyek atau perusahaan di negara penerima dan bersifat jangka panjang.¹¹³ Hubungan ekonomi antar negara tidak selalu hubungan perdagangan ekspor-impor, investasi juga merupakan salah satu aktivitas yang dilakukan suatu negara. Investasi dapat menguntungkan kedua belah pihak, baik negara yang memberi maupun yang menerima. Dalam kasus bantuan ODA, Jepang sebagai negara donor menanamkan investasi di Indonesia untuk untuk membangun kekuatan ekonomi negaranya ataupun melakukan ekspansi ekonomi. Sedangkan Indonesia sebagai negara penerima, menggunakan investasi untuk membangun kapabilitas perekonomian negaranya.

¹¹³ Op.Cit, David Sogge, 2002.

Jenis-jenis bantuan dalam ODA Jepang seperti dana pinjaman, hibah, dan kerjasama teknis membuat investasi luar negeri Jepang di Indonesia menjadi lebih efektif dan efisien. Bantuan ODA Jepang melalui melalui jenis-jenis bantuannya dapat memudahkan masuknya investasi Jepang di Indonesia. Akibatnya jelas, bahwa banyak investasi dari Jepang yang masuk ke Indonesia terlebih dengan adanya MRT Jakarta, mobilitas masyarakat Jakarta meningkat, termasuk laju perekonomian Indonesia yang terpusat di ibu kota tersebut. Selain itu pula, ODA kemudian menjadi pelindung baik bagi industri yang baru masuk maupun bagi industri yang telah masuk dan beroperasi di Indonesia. Misalnya saja industri otomotif Jepang yang mendominasi moda transportasi di Indonesia.

Pembangunan MRT Jakarta yang mendapat dana bantuan dari ODA Jepang membuka kesempatan untuk Jepang melakukan investasi kepada proyek-proyek pembangunan infrastruktur di Indonesia. Bahkan Jepang tertarik untuk berinvestasi pada proyek infrastruktur yang lebih besar, seperti proyek Pelabuhan Patimban dan proyek kereta cepat Jakarta ke Surabaya yang mendapat bantuan dari JICA. Selain itu juga MRT Jakarta menjadi proyek percontohan nasional untuk dikembangkan di daerah lain, sehingga sangat memungkinkan bahwa Jepang akan kembali terlibat dan memiliki peluang besar untuk berinvestasi pada proyek tersebut.¹¹⁴ Dalam indikator *investment* dalam bantuan ODA Jepang ini, investasi Jepang akan meningkat seiring diberikannya bantuan ODA. Seperti yang sudah dijelaskan, Jepang tertarik untuk

¹¹⁴ Op.Cit, Ade Hapsari Lestari, "Jepang Investor Terbesar Kedua di Sektor Infrastruktur".

melakukan investasi pada proyek yang lebih besar dari MRT Jakarta. Dengan begitu, indikator *investment* terpenuhi.

5.3. *Humanitarian and Ethical Motives* atau Motif Kemanusiaan

Motif bantuan luar negeri terakhir adalah motif kemanusiaan, yang mana Sogge menjelaskan bahwa bantuan yang ditujukan berdasarkan solidaritas dan tujuan murni untuk misi kemanusiaan, bukan untuk misi politik maupun ekonomi. Indikator *showing compassion* menjelaskan ketika negara donor memberi bantuan luar negeri kepada negara penerima ditujukan untuk menunjukkan rasa simpati dan kepedulian, sehingga mendapatkan citra positif, baik di negara penerima bantuan maupun di dunia internasional.¹¹⁵ Kepedulian merupakan salah satu unsur yang dilakukan dalam hubungan masyarakat sosial. Dalam sistem internasional, negara-negara saling menunjukkan kepeduliannya dengan memberikan bantuan luar negeri dalam upaya menunjukkan rasa kemanusiaan untuk membentuk citra positif dari masyarakat dunia internasional. Bantuan Jepang ke Indonesia ini dilakukan oleh Pemerintah Jepang untuk menunjukkan bahwa Jepang peduli dan memperhatikan hubungan bilateral yang terjalin dengan Indonesia.

Jika dilihat dari perkembangan bantuan ODA Jepang di Indonesia, sudah banyak bantuan-bantuan yang diberikan ODA Jepang dalam upaya menunjukkan kepeduliannya kepada Indonesia. Bahkan sebelum adanya pembangunan MRT Jakarta, ODA Jepang telah memberikan berbagai bantuannya kepada Indonesia sebagai bukti rasa simpatinya terhadap Indonesia. Seperti yang sudah dijelaskan

¹¹⁵ Op.Cit, David Sogge, 2002.

sebelumnya, Jepang memiliki kontribusi besar dalam pembenahan sistem transportasi di Indonesia. Di Kota Jakarta yang kepadatan lalu lintasnya terus meningkat, Jepang berkomitmen dalam membantu mengurangi kemacetan dengan pembenahan infrastruktur di DKI Jakarta, seperti pembangunan jalan tol, jalan layang, Transjakarta, dan MRT Jakarta. Tidak hanya itu, Jepang juga memberikan bantuan darurat bencana kepada Indonesia. Bahkan tidak tanggung-tanggung, saat penandatanganan kesepakatan bantuan ODA Jepang untuk pembangunan MRT Jakarta tahun 2006, Jepang juga sedang memberikan bantuan darurat bencana untuk gempa bumi di Jawa Barat dan juga bantuan rekonstruksi pasca tsunami Aceh.

Seperti yang sudah penulis jelaskan sebelumnya bahwa selama perkembangan bantuan ODA di Indonesia, bantuan yang memberi kontribusi besar terhadap pembangunan salah satunya adalah saat terjadinya gempa dan tsunami di Aceh, Sumatera pada Desember 2004, dimana ODA Jepang menyediakan dana rekonstruksi dan rehabilitasi untuk korban bencana. Bantuan tersebut ditujukan sebagai salah satu bentuk *showing compassion* yang dilakukan Jepang karena fenomena bencana alam yang menghancurkan sebagian besar wilayah Nanggroe Aceh Darussalam tersebut menelan korban jiwa terbanyak dan kerusakan terparah sepanjang sejarah peradaban manusia. Hal ini tentunya membentuk citra positif bagi Jepang di mata Indonesia dan juga dunia internasional.

Mantan Perdana Menteri Jepang, Junichiro Koizumi, mengatakan bahwa Jepang akan memberikan bantuan darurat semaksimal mungkin dalam tiga cara yaitu melalui pemberian sumber daya keuangan, sumber daya manusia, serta pengetahuan

dan keahlian.¹¹⁶ Dalam jangka waktu singkat, pemerintah Jepang memberikan bantuan dalam bentuk dukungan keuangan dan hibah sebesar US\$ 500 Juta sebagai bantuan darurat. PM Junichiro Koizumi juga menyatakan bahwa Jepang memberikan bantuan tersebut untuk menunjukkan solidaritas Jepang kepada Indonesia sebagai bentuk aksi nyata sekaligus sebagai negara sahabat.¹¹⁷ Bantuan lainnya yang juga diberikan Jepang berupa tenda, selimut dan genset dengan total nilai sebesar 26 Juta Yen. Pada Januari 2005, ODA Jepang juga memberikan bantuan kemanusiaan dalam bentuk hibah non-proyek sebesar 14,6 Miliar Yen untuk korban bencana tsunami dan gempa bumi Aceh dan Nias.¹¹⁸ Pada tahun 2006, Jepang juga memberikan bantuan pinjaman senilai US\$ 640 Juta untuk rekonstruksi pembangunan pasca tsunami Aceh. Selain itu juga di tahun 2007, Jepang memberikan pinjaman sebesar 11,6 Juta Yen untuk proyek rekonstruksi Aceh yang diwujudkan sebagai pembangunan infrastruktur di Aceh pasca bencana alam yang melanda.¹¹⁹

Bantuan kemanusiaan berupa hibah non-proyek yang diberikan Jepang merupakan bantuan darurat bencana yang diasumsikan tidak mengandung kepentingan politik maupun ekonomi Jepang sebagai negara donor, melainkan murni

¹¹⁶ MOFA, "At a Glance: Japan's Emergency Assistance in Response to the Sumatran Earthquake and Tsunami Disaster in the Indian Ocean, January 20th, 2005", diakses melalui <http://www.mofa.go.jp/policy/disaster/indonesia/glance.pdf> pada tanggal 14 September 2018.

¹¹⁷ MOFA, "Indian Ocean Tsunami Disaster – Comments by Prime Minister Koizumi", diakses melalui <https://www.mofa.go.jp/region/asia-paci/comment0501.html> pada tanggal 14 September 2018.

¹¹⁸ Kedutaan Besar Jepang di Indonesia, "Bantuan Hibah Non Proyek Tahun Anggaran 2004 (Bantuan untuk Para Korban Bencana Tsunami dan Gempa Bumi di Sumatera)", diakses melalui http://www.id.emb-japan.go.jp/oda/id/projects/grant/odaprojects_grant_2004_aceh_sumut.htm pada tanggal 14 September 2018.

¹¹⁹ Kedutaan Besar Jepang di Indonesia, "Proyek Rekonstruksi Aceh", diakses melalui http://www.id.emb-japan.go.jp/oda/id/projects/loan/odaprojects_loan_2006_4.htm pada tanggal 14 September 2018.

sebagai bentuk rasa simpati dan kepedulian. Bantuan hibah non-proyek tersebut tidak membutuhkan pelunasan seperti pinjaman, dan juga tidak membutuhkan asistensi serta kerjasama teknis yang memberi keuntungan bagi kedua belah pihak, baik Jepang sebagai negara pemberi donor maupun Indonesia sebagai negara penerima donor. Maka dari itu, pemberian hibah non-proyek diasumsikan tidak mengandung kepentingan politik maupun ekonomi dari sisi negara donor yaitu Jepang.

Namun jika dilihat lebih luas, dapat dilihat keterkaitannya dengan kepentingan politik dan ekonomi. Kiprah Jepang sebagai salah satu negara donor terbesar di Indonesia telah berlangsung sejak lama dan berpengaruh pada hubungan bilateral kedua negara. Bencana tsunami tersebut tidak hanya melanda Indonesia, namun juga sampai pada negara-negara lainnya seperti Sri Lanka, Thailand, Maladewa dan India, maka dari itu tentunya bencana alam ini menjadi isu global yang mendapat perhatian besar dari masyarakat internasional. Maka dari itu, peranan Jepang dalam memberikan bantuan kemanusiaan untuk bencana tersebut menjadi momentum penting yang menandai komitmen Jepang sebagai negara donor terkait dengan aktivitas pemberian bantuan luar negeri di Indonesia, sehingga hal ini menambah citra positif bagi Jepang dari Indonesia maupun masyarakat internasional. Hal ini tentunya akan menambah rasa kepercayaan negara-negara kepada Jepang dalam melakukan hubungan bilateral maupun multilateral.

Selain itu, bencana alam yang terjadi melanda Indonesia, Sri Lanka, Thailand, Maladewa dan India dikhawatirkan akan mengganggu stabilitas internasional, yang secara tidak langsung, cepat atau lambat, juga akan mempengaruhi aktivitas Jepang,

terutama di sektor ekonomi. Terlebih Indonesia yang merupakan target pasar Jepang dan juga partner kerjasama ekonomi yang menguntungkan bagi Jepang.

Jika dilihat dari berbagai jenis bantuan darurat bencana maupun bantuan rekonstruksi yang sudah dijelaskan tersebut bantuan luar negeri Jepang kepada Indonesia memiliki motif kemanusiaan dengan adanya *showing compassion* untuk menjaga citra positif. Namun dalam kasus ini, bantuan luar negeri Jepang untuk pembangunan MRT Jakarta tidak menunjukkan adanya indikator motif tersebut. Meskipun demikian, dari penjelasan di atas dapat dilihat secara implisit bahwa Jepang selalu ingin dinilai baik oleh masyarakat Internasional pasca Perang Dunia II sehingga untuk menghapuskan citra buruk terhadap masa lalu Jepang atas penjajahan pada masa Perang Dunia II, maka Jepang memiliki komitmen terhadap negara-negara berkembang atas pembangunan secara global melalui ODA. Komitmen Jepang dalam membantu Indonesia untuk mengatasi masalah kemacetan di Kota Jakarta menjadi salah satu bukti bahwa Jepang ingin menunjukkan citra positif kepada dunia internasional bahwa Jepang adalah salah satu negara yang memiliki keseriusan terhadap pembangunan Negara-negara berkembang, khususnya Indonesia.

Kemudian indikator *reducing poverty* menjelaskan ketika negara donor memberikan bantuan luar negeri kepada negara penerima bantuan untuk mengurangi tingkat kemiskinan yang ada di negara tersebut.¹²⁰ Kemiskinan merupakan salah satu masalah utama sebagian besar negara-negara berkembang di kawasan Asia, khususnya Asia Tenggara. Masalah kemiskinan ini dapat menimbulkan berbagai

¹²⁰ Op.Cit, David Sogge, 2002.

masalah lainnya. Hal inilah yang mendasari negara-negara maju dalam memberikan bantuan luar negerinya kepada negara-negara yang membutuhkan. Dalam Japan's ODA Charter dijelaskan bahwa pengurangan kemiskinan adalah tujuan pembangunan utama yang dimiliki oleh komunitas internasional, sehingga Jepang akan memberikan bantuan untuk pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan, peningkatan lapangan kerja, dan peningkatan kualitas hidup untuk mewujudkan pengurangan kemiskinan dan Jepang menempatkan pentingnya memberikan bantuan untuk masalah-masalah ini.¹²¹

Dengan adanya pembangunan MRT Jakarta, menciptakan banyak lapangan pekerjaan bagi masyarakat. Tidak hanya di Jakarta, tapi juga dapat mengurangi kemiskinan di Indonesia. Pembangunan transportasi massal berbasis rel tersebut tidak hanya akan merubah wajah transportasi Jakarta, tetapi juga meningkatkan kesejahteraan warga ibu kota, bahkan negara. Seperti yang sudah dijelaskan sebelumnya, bahwa proyek MRT Jakarta menciptakan sekitar 48.000 pekerjaan baru bagi masyarakat di Jakarta dan juga Indonesia.¹²² Berbagai profesi pekerjaan dibutuhkan selama proyek pembangunan MRT Jakarta, dan para pekerja tidak hanya disortir di antara masyarakat Jakarta, tetapi juga masyarakat Indonesia yang memenuhi standar kualifikasi pekerjaan. Sehingga masyarakat yang berasal dari luar Jakarta juga dapat turut mendapat pekerjaan dalam proyek pembangunan MRT Jakarta.

¹²¹ MOFA, "Japan's Official Development Assistance Charter", 2003, Government of Japan MOFA Economic Co-operation Bureau, diakses melalui <https://www.mofa.go.jp/policy/oda/reform/revision0308.pdf> pada tanggal 14 September 2018.

¹²² Op,Cit, Arthur Gideon, "Ini Manfaat Kehadiran MRT di Jakarta".

Mantan Gubernur DKI Jakarta, Fauzi Bowo, mengatakan bahwa jika dilihat dari sisi ekonomi, pembangunan MRT akan menciptakan lapangan pekerjaan baru sehingga otomatis dapat mengurangi jumlah pengangguran di Jakarta dan menurunkan angka kemiskinan di Jakarta. Stasiun-stasiun atau depo-depo MRT akan menjadi tempat baru bagi pertumbuhan aktifitas ekonomi di Jakarta, karena setiap stasiun atau depo akan dihubungkan dengan pusat aktifitas publik, perkantoran dan pusat komersial.¹²³

Selain itu juga, dengan adanya proyek pembangunan MRT juga akan menyebabkan terjadinya pertumbuhan ekonomi di bidang Usaha Mikro Kecil Menengah (UMKM) di Jakarta karena di sepanjang stasiun atau depo MRT akan dibangun usaha atau toko berbagai produk yang akan ditawarkan oleh masyarakat pelaku UMKM. Dengan begitu tentunya akan menurunkan tingkat pengangguran dan juga kemiskinan di Jakarta.¹²⁴ Tidak hanya itu saja, bahkan dengan pembangunan MRT yang mendatangkan investor dapat mengurangi kemiskinan di Indonesia, meskipun tanam modal yang dilakukan dalam jangka menengah. Dari penjelasan tersebut, dapat dikatakan bahwa bantuan ODA Jepang kepada pembangunan MRT Jakarta memiliki motif kemanusiaan, dapat terlihat dari indikator *reducing poverty* bahwa bantuan ODA Jepang untuk pembangunan MRT Jakarta menciptakan lapangan pekerjaan yang dapat mengurangi pengangguran dan berimplikasi pada pengurangan kemiskinan.

¹²³ Anonymous, "MRT Ciptakan 48 Ribu Lapangan Kerja Baru", diakses melalui <http://www.beritasatu.com/home/44851-mrt-ciptakan-48-ribu-lapangan-kerja-baru.html> pada tanggal 14 September 2018.

¹²⁴ Ibid.

BAB VI

PENUTUP

6.1. Kesimpulan

Penelitian ini meneliti mengenai motif bantuan luar negeri Jepang dalam memberikan bantuan Official Development Assistance (ODA) untuk mendukung pembangunan Mass Rapid Transit (MRT) Jakarta pada tahun 2006-2017. Penelitian ini berangkat dari fakta bahwa Jepang memberikan bantuan ODA dalam jumlah yang besar untuk pembangunan MRT Jakarta, bahkan sebagian besar bantuan ODA Jepang untuk Indonesia tahun 2008 dialokasikan untuk pembangunan MRT Jakarta. Pada tahun 2017, terdapat kekurangan dana untuk menyelesaikan pembangunan MRT Jakarta Fase I, dan juga sempat terjadi sedikit ketegangan dalam hubungan kedua negara karena proyek pembangunan kereta cepat Jakarta – Bandung. Namun, Jepang tetap konsisten memberikan bantuan ODA meskipun anggaran dana yang dibutuhkan untuk menyelesaikan pembangunan MRT Fase I tidak sesuai dengan kesepakatan awal.

Untuk meneliti kasus ini, peneliti menggunakan konsep motif bantuan luar negeri David Sogge. Pada konsep motif bantuan luar negeri David Sogge, disebutkan bahwa bantuan luar negeri memiliki 3 motif yang melatarbelakangi, yaitu *strategic socio-political motives* atau motif politik, *mercantile motives* atau motif ekonomi, dan *humanitarian and ethical motives* atau motif kemanusiaan. Masing-masing motif terbukti terdapat dalam bantuan ODA Jepang untuk mendukung pembangunan MRT

Jakarta tahun 2006-2017, namun tidak semua indikator-indikator yang terdapat dalam setiap motif juga terpenuhi.

Pada *strategic socio-political motives* atau motif politik terdapat 3 indikator yang terpenuhi, yaitu pertama adalah *Policy Intervention* yang mana bantuan luar negeri yang diberikan negara donor dapat mempengaruhi negara penerima dalam membuat keputusan. Dalam penelitian ini tidak terbukti bahwa persyaratan-persyaratan yang diajukan JICA sebagai perwakilan Jepang dalam pembangunan MRT Jakarta mempengaruhi kebijakan pemerintah DKI Jakarta maupun pemerintah pusat, dimana JICA harus mendapat *share* 50 persen dan menjadi pemimpin grup konsorsium, serta pengadaan komponen-komponen pendukung MRT Jakarta harus dari Jepang. Meskipun karena persyaratan tersebut, Indonesia harus menggunakan kontraktor-kontraktor, komponen-komponen pendukung, serta teknologi dari Jepang dalam pembangunan MRT Jakarta, namun hal tersebut belum cukup untuk memenuhi indikator ini.

Yang kedua adalah *cooperation* yang mana negara donor berupaya untuk menjalin kerja sama dengan negara penerima yang bertujuan untuk menjaga hubungan baik dan berkelanjutan dengan negara penerima bantuan. Sejak tahun 1958 hingga 2008, tepat 60 tahun Jepang dan Indonesia menjalin hubungan kerja sama. Dalam pemberian bantuan ODA, Jepang diwakilkan oleh JICA untuk bekerjasama dengan PT. MRT Jakarta dan instansi-instansi lainnya dalam proses pembangunan MRT Jakarta. Bahkan sebelum pembangunan MRT Jakarta, Jepang telah memberikan berbagai bantuan ODA dalam pembangunan infrastruktur sektor transportasi di

Indonesia, dan akan membantu pembangunan infrastruktur lainnya setelah pembangunan MRT Jakarta. Hal ini sebagai upaya yang dilakukan Jepang untuk terus menjalin hubungan kerja sama yang baik dengan Indonesia.

Terakhir adalah *acces*, yang digunakan sebagai pembuka jalan bagi negara donor terhadap negara penerima bantuan untuk mendirikan perusahaan-perusahaan di negara penerima bantuan dan membuka kesempatan untuk terlibat dalam proyek bantuan lainnya. JICA telah menargetkan pembangunan MRT Fase III jalur Timur – Barat atau Balaraja – Cikarang. Selain itu, JBIC menyampaikan keinginannya untuk membiayai sejumlah proyek di Indonesia yang lebih besar, seperti Pelabuhan Patimban dan kereta api cepat Jakarta – Surabaya. Hal ini tentunya membuka akses bagi Jepang untuk menempatkan perusahaan-perusahaannya di Indonesia, mengingat proyek Pelabuhan Patimban dekat dengan kluster otomotif dimana perusahaan-perusahaan otomotif asal Jepang berada.

Pada *mercantile motives* atau motif ekonomi, terdapat 2 indikator yang terpenuhi. Yang pertama adalah *export-import* yang dilakukan negara untuk meningkatkan sektor perekonomian negara, kegiatan ini terjadi karena adanya perdagangan antara kedua belah pihak. Kondisi ini menguntungkan Jepang, karena memperoleh target pasar di Indonesia. Dalam pembangunan MRT Jakarta, Jepang dapat memanfaatkannya untuk mengekspor mesin canggih, teknologi, dan komponen-komponen pendukung yang mereka ciptakan, seperti mesin bor tanah dan rangkaian gerbong kereta MRT Jakarta. Selain itu, Jepang mengimpor bijih logam dari Indonesia yang kemudian digunakan untuk produksi MRT. Karena hubungan

kerja sama perdagangan Jepang dengan Indonesia semakin erat inilah sehingga Jepang mendapat kemudahan untuk impor non migas dari Indonesia.

Indikator kedua adalah *investment* yang bertujuan untuk melakukan penanaman modal, yang mana dilakukan Jepang di berbagai proyek dan bersifat jangka panjang. Bantuan ODA Jepang memudahkan masuknya investasi Jepang di Indonesia, terlebih dengan adanya MRT Jakarta, mobilitas masyarakat Jakarta meningkat, termasuk laju perekonomian Indonesia yang terpusat di ibu kota tersebut. Kemudian, ODA juga menjadi pelindung bagi industri Jepang yang baru masuk maupun yang telah masuk dan beroperasi di Indonesia, seperti industri otomotif Jepang yang mendominasi moda transportasi di Indonesia. Selain itu, pembangunan MRT Jakarta juga membuka kesempatan bagi Jepang untuk melakukan investasi kepada proyek-proyek pembangunan infrastruktur di Indonesia, seperti proyek kereta cepat Jakarta ke Surabaya yang ditangani oleh JICA.

Motif yang terakhir adalah *humanitarian and ethical motives* atau motif kemanusiaan yang berdasarkan atas rasa solidaritas dan tujuan murni yaitu untuk misi kemanusiaan, bukan untuk misi politik maupun ekonomi. Motif ini memiliki 2 indikator yang terpenuhi, yang pertama adalah *showing compassion* yang dilakukan Jepang kepada Indonesia ditujukan untuk menunjukkan rasa simpati dan kepedulian, sehingga mendapatkan citra positif, baik di Indonesia maupun di dunia internasional. Sebelum adanya pembangunan MRT Jakarta, ODA Jepang telah memberikan berbagai bantuannya kepada Indonesia sebagai bukti rasa simpatinya terhadap Indonesia sehingga mendapat citra positif. Meskipun Jepang telah berkomitmen

untuk memberikan bantuan luar negeri ODA dalam pembenahan sistem transportasi di Indonesia dan juga pemberian solusi kemacetan di DKI Jakarta. Namun, hal tersebut masih belum cukup dalam memenuhi indikator ini untuk menjaga citra positif yang dimiliki Jepang.

Indikator terakhir adalah *reducing poverty* yang mana Jepang memberikan bantuan ODA kepada Indonesia untuk mengurangi tingkat kemiskinan. Dengan adanya pembangunan MRT Jakarta, menciptakan sekitar 48.000 pekerjaan baru bagi masyarakat Jakarta maupun Indonesia, sehingga dapat mengurangi kemiskinan. Selain itu, pembangunan MRT juga akan menyebabkan terjadinya pertumbuhan ekonomi di bidang UMKM di Jakarta. Dengan begitu semakin menurunnya pengangguran, maka semakin menurun pula tingkat kemiskinan.

Temuan penting dari penelitian ini adalah bahwa pemberian bantuan ODA Jepang untuk mendukung pembangunan *Mass Rapid Transit* (MRT) Jakarta tahun 2006-2017 tidak terlepas dari motif-motif yang melatarbelakangi, dan motif yang paling mendominasi adalah motif ekonomi. Hal tersebut terlihat dari fakta bahwa untuk mendapatkan keuntungan ekonomi juga menjadi tujuan dari motif politik dan motif kemanusiaan, meskipun tidak secara langsung dan dalam jangka waktu panjang.

6.2. Saran

Dalam penelitian ini, penulis menyadari masih ada banyak hal yang perlu dibenahi. Penulis berharap nantinya mungkin penelitian ini berguna bagi peneliti-peneliti selanjutnya dan dapat membantu rekan-rekan dalam mencari topik ataupun tema skripsi. Motif bantuan luar negeri dari satu negara ke negara lainnya sudah

sering dibahas dalam studi Hubungan Internasional, penulis menyarankan untuk mencari metode baru atau memperkecil cakupan objek penelitian yang tidak berpusat pada negara saja.

Penulis juga menyarankan untuk selanjutnya, dapat menggunakan kasus bantuan luar negeri Jepang untuk proyek pembangunan lainnya yang telah selesai dilakukan sebagai kasus yang ingin diteliti. Hal ini dikarenakan terbatasnya data terkait proyek pembangunan yang masih berjalan, dan juga kebijakan pemerintah negara penerima ataupun Jepang yang sewaktu-waktu dapat berubah saat penelitian sedang dilakukan.

Dari segi konsep bantuan luar negeri yang digunakan, konsep milik David Sogge ini tidak memiliki banyak variabel dan indikator sehingga dapat lebih mendalam dan menyeluruh dalam menjelaskan motif-motif bantuan luar negeri. Namun untuk membuktikan konsep ini, dibutuhkan data-data yang transparan mengenai tujuan alokasi ODA serta data-data kuantitatif yang dapat menjelaskan argumentatif. Selain itu juga dibutuhkan keterampilan untuk membaca, memahami, dan mengolah data-data tersebut untuk mengelaborasinya menjadi suatu penjelasan yang dapat diterima.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

- Cipto, Bambang. 2007. *“Hubungan Internasional di Asia Tenggara: Teropong terhadap Dinamika, Realitas, dan Masa Depan”*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Gilpin, Robert. 1987. *“The Political Economy of International Relations”*. United States: Princeton University Press.
- Lancaster, Carol. 2007. *“Foreign Aid: Diplomacy, Development, Domestic Politics”*. Chicago: The University of Chicago Press.
- Nazir, Mohammad. 1988. *“Metode Penelitian”*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Nester, William R. 1992. *“Japan and The Third World: Patterns, Power, and Prospects.”* London: Macmillan.
- Sogge, David. 2002. *“Give and Take: What’s the Matter with Foreign Aid”*. London: Zed Books Ltd.

JURNAL

- Alesina, Alberto, dan David Dollar. 1998. *“Who Gives Foreign Aid to Whom and Why?”*. Cambridge: National Bureau of Economic Research, Working Paper No. 6612, Harvard University.
- Anderson, Maria. 2009. *“Motive Behind the Allocation of Aid: A Case Study Regarding Swedish Motives for Ais Allocation”*. Goteborgs Universitet.
- Diakses melalui
https://gupea.ub.gu.se/bitstream/2077/24961/1/gupea_2077_24961_1.pdf pada
 tanggal 30 April 2018.

Bahri, M. Mossadeq. April 2004. *“International Aid for Development? An Overview Japanese ODA to Indonesia”*. Makara, Sosial Humaniora, Vol. 8, No. 1.

Cooray, N.S and Md. Shahiduzzaman. 2004. *“Determinants of Japanese Aid Allocation: An Econometric Analysis”*. International Development Series (4), hal. 3, ISSN 2004-0600. Diakses melalui <https://eprints.usq.edu.au/6295/>, pada tanggal 27 Agustus 2018.

Pan, Nam. 2014. *“Japanese ODA to Asian Countries: An Empirical Study of Myanmar Compared with Cambodia, Laos, and Vietnam”*. Policy Research Institute. Diakses melalui https://www.mof.go.jp/pri/international_exchange/visiting_scholar_program/ws2014_d.pdf, pada tanggal 27 Agustus 2018.

Roesad, Kurnya. 2001. *“ODA in Indonesia: A Preliminary Assessment”*. CSIS Economics Working Paper Series WPE058. Jakarta: Centre for Strategic and International Studies.

Ryantori. Oktober 2014. *“Motif di Balik Bantuan Jepang untuk Palestina dalam Kerangka CEAPAD”*. Jurnal Hubungan Internasional, Vol. 3, No. 2. Diakses melalui <http://journal.umy.ac.id/index.php/jhi/issue/view/61>, pada tanggal 10 Agustus 2018.

DOKUMEN PEMERINTAH

Laporan Evaluasi Hambatan Kelancaran Pembangunan (EHKP) BPKP No. LHEHKP-857/PW09/5/2015 tanggal 22 Desember 2015.

WEBSITE PEMERINTAH

JICA Annual Report 2015. “Program Goals and Overview Japan’s ODA”, hal. 12, diakses melalui https://www.jica.go.jp/english/publications/reports/annual/2015/c8h0vm00009q82bm-att/2015_04.pdf, pada tanggal 10 Agustus 2018.

JICA. “Press Release”, diakses melalui https://www.jica.go.jp/english/news/press/2009/090331_01_ref.html pada tanggal 19 Maret 2017.

Kedutaan Besar Jepang di Indonesia. “Bantuan Hibah Non Proyek Tahun Anggaran 2004 (Bantuan untuk Para Korban Bencana Tsunami dan Gempa Bumi di Sumatera)”, diakses melalui http://www.id.emb-japan.go.jp/oda/id/projects/grant/odaprojects_grant_2004_aceh_sumut.htm pada tanggal 14 September 2018.

Kedutaan Besar Jepang di Indonesia. “Bantuan Terhadap Pembenahan Sistem Transportasi dan Jaringan Distribusi di Indonesia”, diakses melalui http://www.id.emb-japan.go.jp/oda/id/whatisoda_04b.htm pada tanggal 14 September 2018.

Kedutaan Besar Jepang di Indonesia. “Jepang Memberikan Bantuan Pinjaman Yen kepada Indonesia untuk 5 proyek”, diakses melalui http://www.id.emb-japan.go.jp/news09_14.html, pada tanggal 19 Maret 2018.

Kedutaan Besar Jepang di Indonesia. “Nilai Realisasi Bantuan ODA Jepang di Indonesia”, diakses melalui http://www.id.emb-japan.go.jp/oda/id/datastat_01.htm, pada tanggal 28 Agustus 2018.

Kedutaan Besar Jepang di Indonesia, “Perincian ODA Jepang di Indonesia Menurut Bidang”, diakses melalui http://www.id.emb-japan.go.jp/oda/id/datastat_04b.htm, pada tanggal 27 Agustus 2018.

Kedutaan Besar Jepang di Indonesia. “Proyek Rekonstruksi Aceh”, diakses melalui http://www.id.emb-japan.go.jp/oda/id/projects/loan/odaprojects_loan_2006_4.htm pada tanggal 14 September 2018.

Kedutaan Besar Jepang di Indonesia. “Realisasi Bantuan ODA Jepang di Indonesia Menurut Skema”, diakses melalui http://www.id.emb-japan.go.jp/oda/id/odaprojects_loan.htm pada tanggal 19 Maret 2018.

Kedutaan Besar Jepang di Indonesia. “Sejarah Bantuan ODA Jepang di Indonesia”, diakses melalui http://www.id.emb-japan.go.jp/oda/id/whatisoda_02.htm pada tanggal 19 Maret 2018.

Kedutaan Besar Jepang di Indonesia. “Sistim Bantuan ODA Jepang di Indonesia”, diakses melalui http://www.id.emb-japan.go.jp/oda/id/whatisoda_01.htm pada tanggal 19 Maret 2018.

Kementerian Perdagangan. “Perkembangan Ekspor NonMigas (Negara Tujuan) Periode: 2013-2018”, diakses melalui <http://www.kemendag.go.id/id/economic-profile/indonesia-export-import/growth-of-non-oil-and-gas-export-destination-country> pada tanggal 31 Agustus 2018.

Kementrian Perindustrian Indonesia. “Jepang Kucurkan 140 Miliar Yen Buat Proyek MRT”, diakses melalui <http://www.kemenperin.go.id/artikel/8169/Jepang-Kucurkan-140-Miliar-Yen-Buat-Proyek-MRT> pada tanggal 19 Maret 2018.

Kementrian Perindustrian Indonesia. “Peran Ekspor Subsektor Industri Logam Dasar Terhadap Total Ekspor Hasil Industri”, diakses melalui http://www.kemenperin.go.id/statistik/peran_subsektor.php?ekspor=1&kode=202024 pada tanggal 31 Agustus 2018.

MOFA. “At a Glance: Japan’s Emergency Assistance in Response to the Sumatran Earthquake and Tsunami Disaster in the Indian Ocean, January 20th, 2005”, diakses melalui <http://www.mofa.go.jp/policy/disaster/indonesia/glance.pdf> pada tanggal 14 September 2018.

MOFA. “Indian Ocean Tsunami Disaster – Comments by Prime Minister Koizumi”, diakses melalui <https://www.mofa.go.jp/region/asia-paci/comment0501.html> pada tanggal 14 September 2018.

MOFA. “Japan’s Official Development Assistance Charter”, 2003, Government of Japan MOFA Economic Co-operation Bureau, diakses melalui <https://www.mofa.go.jp/policy/oda/reform/revision0308.pdf> pada tanggal 14 September 2018.

MRT Jakarta, “Kereta MRT Jakarta: Untuk Kenyamanan Mobilitas Penumpang”, diakses melalui <https://www.jakartamrt.co.id/2018/01/16/kereta-mrt-jakarta-untuk-kenyamanan-mobilitas-penumpang/> pada tanggal 31 Agustus 2018.

MRT Jakarta. “Mengenai Proyek MRT Jakarta Fase I”, diakses melalui <https://www.jakartamrt.co.id/mengenai-proyek/>, pada tanggal 27 Agustus 2018.

MRT Jakarta. “Sejarah”, diakses melalui <https://www.jakartamrt.co.id/mrt-jakarta/sejarah-mrt-jakarta/>, pada tanggal 19 Maret 2018.

MRT Jakarta. “Teknologi”, diakses melalui <https://www.jakartamrt.co.id/proyek-dan-perkembangan/teknologi/page/2/> pada tanggal 27 Agustus 2018.

OECD. “ODA by Sector – Bilateral Commitments by Donor and Recipient”, diakses melalui <https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=DACSECTOR#>, pada tanggal 27 Agustus 2018.

Sekretariat Kabinet RI. “Hubungan Saling Menguntungkan Indonesia – Jepang”, diakses melalui <http://presidenri.go.id/berita-aktual/hubungan-saling-menguntungkan-indonesia-jepang.html> pada tanggal 27 Agustus 2018.

WEBSITE

Aini, Nur. “Jepang Ingin Membiayai Proyek Lebih Besar di Indonesia”, diakses melalui <https://www.republika.co.id/berita/ekonomi/makro/16/10/19/ofaa9q382-jepang-ingin-membiayai-proyek-lebih-besar-di-indonesia> pada tanggal 27 Agustus 2018.

Anonymous. “Angka Kemiskinan di Indonesia Terus Menurun Sejak 2007”, diakses melalui <https://www.ekon.go.id/berita/view/angka-kemiskinan-di-indonesia.92.html> pada tanggal 14 September 2018.

Anonymous. “Dirintis Sejak 1985, Proyek MRT Jakarta Dimulai di Era Jokowi”, diakses melalui <https://www.infopresiden.com/2018/02/dirintis-sejak-1985-proyek-mrt-jakarta.html>, pada tanggal 10 Agustus 2018.

Anonymous. “Jumlah Penduduk Miskin DKI Jakarta Menurun”, diakses melalui <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2017/02/09/2016-angka-penduduk-miskin-dki-menurun> pada tanggal 14 September 2018.

Anonymous. “MRT Ciptakan 48 Ribu Lapangan Kerja Baru”, diakses melalui <http://www.beritasatu.com/home/44851-mrt-ciptakan-48-ribu-lapangan-kerja-baru.html> pada tanggal 14 September 2018.

Anonymous. “PT KAI Terima Hibah 4 Set KRL”, diakses melalui <https://bisnis.tempo.co/read/39342/pt-kai-terima-hibah-4-set-krl> pada tanggal 14 September 2018.

Christiastuti, Novi. “Kepulan Asap di Stasiun MRT Singapura Dipicu Kebocoran Pendingin Udara”, diakses melalui <https://news.detik.com/internasional/3275992/kepulan-asap-di-stasiun-mrt-singapura-dipicu-kebocoran-pendingin-udara> pada tanggal 27 Agustus 2018.

Dorimulu, Primus. “Investasi Jepang Mengalir ke Indonesia, JICA incar MRT East-West”, Investor Daily Indonesia, diakses melalui <http://id.beritasatu.com/home/investasi-jepang-mengalir-ke-indonesia-jica-incar-mrt-east-west/23920>, pada tanggal 27 Agustus 2018.

Gideon, Arthur. “Ini Manfaat Kehadiran MRT di Jakarta”, diakses melalui <https://www.liputan6.com/bisnis/read/2328218/ini-manfaat-kehadiran-mrt-di-jakarta> pada tanggal 19 Maret 2018.

Hari W., Laksono. “Kajian MRT Hak Publik”, diakses melalui <https://olahraga.kompas.com/read/2012/12/06/04530185/kajian.mrt.hak.publik>, pada tanggal 10 Agustus 2018.

HN, Setiyo. "Pemahaman Tentang official Development Assistance (ODA)", diakses melalui <https://www.ajarekonomi.com/2016/08/pemahaman-tentang-official-development.html>, pada tanggal 10 Agustus 2018.

Isnaeni, Hendri F. "Ganti Rugi Penjajahan", diakses melalui <http://historia.id/modern/articles/ganti-rugi-penjajahan-6l2Ev> pada tanggal 19 Maret 2018.

Lestarini, Ade Hapsari. "Jepang Investor Terbesar Kedua di Sektor Infrastruktur", diakses melalui <http://ekonomi.metrotvnews.com/makro/gNQxX1wK-jepang-investor-terbesar-kedua-di-sektor-infrastruktur> pada tanggal 31 Agustus 2018.

Ramadhiani, Arimbi. "2 Rangkaian Kereta MRT Tiba di Jakarta", diakses melalui <https://properti.kompas.com/read/2018/04/04/190000921/2-rangkaian-kereta-mrt-tiba-di-jakarta> pada tanggal 30 April 2018.

Simorangkir, Eduardo. "Dirintis Sejak 1985, Proyek MRT Jakarta Dimulai di Era Jokowi", diakses melalui <https://finance.detik.com/infrastruktur/d-3871809/dirintis-sejak-1985-proyek-mrt-jakarta-dimulai-di-era-jokowi> pada tanggal 19 Maret 2018.

Simorangkir, Eduardo. "Kereta Cepat JKT-BDG, Disindir Roy Suryo Hingga Komikus Jepang", diakses melalui <https://finance.detik.com/infrastruktur/d-3885963/kereta-cepat-jkt-bdg-disindir-roy-suryo-hingga-komikus-jepang/> pada tanggal 14 September 2018.

Sugianto, Danang. "Sejarah Kereta Cepat JKT-BDG: Digagas Jepang, Digarap China", diakses melalui <https://finance.detik.com/infrastruktur/d->

3886103/sejarah-kereta-cepat-jkt-bdg-digagas-jepang-digarap-china, pada tanggal 14 September 2018.

Tambun, Lenny Tristia. “Gerbong Kereta MRT Jakarta Dibuat oleh Produsen Shinkansen”, diakses melalui <http://www.beritasatu.com/megapolitan/399290-gerbong-kereta-mrt-jakarta-dibuat-oleh-produsen-shinkansen.html> pada tanggal 31 Agustus 2018.

